

1° Esercizio - 1979

Relazioni del Consiglio di Amministrazione  
e dei Sindaci  
agli Azionisti.



**FIAT**  
Fiat Auto S.p.A.



**Relazioni del Consiglio  
d'Amministrazione e dei Sindaci  
agli Azionisti**

**1979 - 1° Esercizio  
Assemblea Ordinaria degli Azionisti  
21 maggio 1980**



Società per Azioni Sede in Torino, corso G. Agnelli, 200  
Capitale Sociale L. 1.200 miliardi  
Tribunale di Torino N. 2387/78

# Indice

pagina	
3	Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale
3	Ordine del giorno
	Relazione del Consiglio di Amministrazione
4	Parte introduttiva
10	Principali partecipazioni della Fiat Auto S.p.A.
14	Mercato
19	Produzione
21	Vendite
21	Ricambi
23	Azioni sul prodotto
25	Investimenti
25	Andamento costi e prezzi
27	Personale e relazioni sociali
29	Società Controllate - Italia
31	Estero
32	Andamento 1° trimestre 1980
32	Risultato economico esercizio 1979
33	Bilancio e conto dei Profitti e delle Perdite al 31 dicembre 1979
38	Stato Patrimoniale «riclassificato» al 31 dicembre 1979
39	Conto dei Profitti e delle Perdite «riclassificato» per l'esercizio 1979
40	Prospetto delle variazioni nella situazione patrimoniale-finanziaria avvenute nell'esercizio 1979
41	Principali indici economici e patrimoniali esercizio 1979
42	Note illustrative al bilancio
51	Relazione del Collegio Sindacale
51	Cariche sociali

*In copertina: le ultime novità,  
Fiat Panda, Lancia Delta,  
Ritmo Diesel.*

## Consiglio di Amministrazione

*Presidente*

Umberto Agnelli\*

*Vice Presidente*

Cesare Romiti\*

*Amministratore Delegato  
e Direttore Generale*

Vittorio Ghidella\*

*Consiglieri*

Giovanni Agnelli  
Carlo Chiomenti  
Ferdinando Palazzo  
Marco Pittaluga  
Nicola Tufarelli  
Jacques Vandamme  
Gian Carlo Vezzalini

(\*) Membro del Comitato Esecutivo

## Collegio Sindacale

Federico Gamna - *Presidente*  
Giuseppe Arnulfo  
Dario Miaja

## Ordine del giorno

1. Relazioni del Consiglio  
d'Amministrazione e dei  
Sindaci sul primo esercizio  
sociale.

2. Bilancio al 31/12/1979 e  
deliberazioni relative.

3. Dimissioni e nomina di  
amministratore.

4. Integrazione Collegio  
sindacale.

L'avviso di convocazione venne  
pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale  
della Repubblica Italiana* n° 117 del  
30 aprile 1980.

## Relazione del Consiglio d'Amministrazione



Signori Azionisti,

è questo il primo bilancio della Vostra Azienda che, con lo scorporo da Fiat S.p.A. del Settore Automobili, ha assunto autonomia giuridica e configurazione di Società Capo Settore comprendente, direttamente o per partecipazione azionaria, le attività autoveicolistiche del Gruppo Fiat.

Questo primo anno di attività ha coinciso con un aumento delle difficoltà derivanti dall'ambiente esterno e con un inasprimento della situazione concorrenziale. In particolare, il 1979, ha riportato in evidenza tutti i problemi lasciati irrisolti dopo la prima crisi petrolifera. L'economia mondiale ha dimostrato di non riuscire a sostenere tassi di crescita elevati per un periodo sufficiente a stabilizzare e far riprendere il meccanismo degli investimenti senza incontrare il vincolo petrolifero. L'aumento del 125% del prezzo del greggio, tra la fine del 1978 e i primi mesi del 1980, ha così messo nuovamente in moto un processo inflazionistico accompagnato da pesanti squilibri nel sistema dei pagamenti internazionali e da una stagnazione del reddito, che condiziona negativamente le possibilità di crescita economica nella prima metà degli anni '80.

Nella prospettiva di un mantenimento prolungato di condizioni di incertezza sul mercato petrolifero, diventa essenziale per i governi ridurre l'elasticità della domanda di energia rispetto al reddito. Ma non si possono nutrire, come avvenne nel 1974, facili illusioni che l'onere di questo aggiustamento possa essere addossato al settore automobilistico, un settore la cui penalizzazione ha pesanti effetti negativi sull'occupazione e dove la sostituzione e il risparmio di prodotti energetici sono realizzabili in tempi lunghi. Una strada più percorribile è invece l'accelerazione del processo di sostituzione del petrolio con altre fonti energetiche negli usi domestici e industriali, dove questo sia tecnologicamente ed economicamente fattibile. Nel paese dove si è operato con maggior incisività in questa direzione: la Francia, si è addirittura potuto pensare ad una implicita riserva di uso di prodotti petroliferi per il settore trasporti, grazie alla quale l'industria autoveicolistica può oggi guardare con maggiore tranquillità al futuro.

La tensione sui mercati dei prodotti energetici, che ha prodotto oramai due crisi petrolifere, coincide, e in parte ha determinato, un profondo processo di ristrutturazione dell'industria automobilistica a livello mondiale. In questo processo le diverse case e i diversi Paesi si trovano ad operare in condizioni competitive diseguali.

Appare evidente una differenziazione competitiva già a livello delle tre grandi aree produttrici: l'Europa Occidentale, il Nord America e il Giappone, che complessivamente rappresentano l'85% della produzione mondiale di automobili.

La dimensione continentale del mercato di cui ha fruito da sempre l'industria americana, ha consentito un elevato livello di concentrazione e di standardizzazione della produzione dei componenti, forti economie di scala ed una produttività elevata. Nonostante le difficoltà temporanee in cui si vengono a trovare oggi, è evidente la capacità strutturale di autofinanziamento goduta in queste condizioni dalle maggiori case automobilistiche USA. Esiste quindi l'effettiva possibilità, per l'industria

americana, di procedere ai programmi di conversione verso vetture di più limitata dimensione, già annunciati e che rispondono alle nuove normative federali in termini di consumi, che metteranno l'industria americana ben presto in grado di competere con l'industria europea sui segmenti di mercato in cui quest'ultima aveva avuto storicamente delle posizioni di forza.

Per quanto riguarda il Giappone, l'insufficiente dimensione del mercato interno è stata compensata da una aggressiva politica delle esportazioni, che ha beneficiato di uno yen per lungo tempo sottovalutato e soprattutto di una effettiva protezione del mercato interno. Hanno inoltre giovato, in misura non trascurabile, i fattori culturali che si sono rivelati particolarmente adeguati all'industria produttrice in grande serie: le grandi concentrazioni operaie, la disciplina della manodopera e la responsabilità sindacale. Il complesso di questi fattori ha consentito taglie dimensionali e un'adeguata standardizzazione dei componenti, una più efficiente gestione industriale, sia per quanto riguarda l'automazione, sia per quanto riguarda la gestione degli stocks e degli approvvigionamenti, e inoltre ha consentito l'ottimizzazione dei livelli di integrazione verticale.

Il Giappone verso la fine degli anni settanta aveva allentato la sua pressione sull'Europa, in parte per effetto della rivalutazione dello yen, ma anche per raffreddare l'ondata protezionistica che si era sollevata in diversi paesi. Tuttavia questo allentamento si è rivelato puramente temporaneo, in quanto la recente svalutazione dello yen e soprattutto la ripresa dell'aggressività commerciale delle case giapponesi indicano che la loro pressione sull'Europa è destinata ad aumentare nel futuro, anche per le maggiori difficoltà che si prospettano negli Stati Uniti.

A questa sfida, che modificherà profondamente l'aspetto dell'industria automobilistica mondiale negli anni '80, le case automobilistiche europee si presentano in condizioni di debolezza: a fronte della sola General Motors, che produce oltre 7 milioni di automobili, 10 produttori europei arrivano a mala pena a 9 milioni.

La frammentazione dell'industria automobilistica europea ha una sua comprensibile ragione storica. Le industrie nazionali si sono sviluppate sul loro mercato domestico e ancora oggi questo carattere nazionale connota le case costruttrici europee e rende difficili la collaborazione e le concentrazioni.

In particolare, per poter assicurare una continuità delle proprie posizioni di preminenza sul mercato interno, i vari costruttori nazionali sono stati tendenzialmente portati ad una ampia diversificazione della propria offerta, e nello stesso tempo a ricercare alti livelli di attività. Questo sforzo appesantisce notevolmente il clima della competizione, perché in realtà ogni casa tende ad aumentare i volumi produttivi di un mercato a sviluppo rallentato e nel quale è prossimo l'ingresso di efficacissimi concorrenti.

L'estrema diversificazione dell'offerta a livello europeo determina, per forza di cose, la tendenza a basse economie di scala rilevabili sia a livello di modelli, sia a livello di singoli componenti. Per i costruttori europei il problema è pertanto quello di assicurare volumi globali adeguati alle strutture necessarie per mantenere le proprie posizioni di mercato, di garantire una copertura sul proprio mercato interno a costi più competitivi e di assicurare per l'insieme dell'industria una componentistica competitiva in



un quadro mondiale. Per raggiungere questi obiettivi che non sono evidentemente realizzabili in un contesto internazionale con le sole azioni di razionalizzazione all'interno dei singoli costruttori, sarà necessario ricorrere sempre di più ad accordi tra le diverse case per migliorare la competitività dei propri prodotti soprattutto attraverso soluzioni che garantiscano una maggiore integrazione a livello di componentistica.

Per favorire questo sforzo, che necessariamente richiede, per essere realizzato in tempi più accelerati rispetto ai ritmi fisiologici di rinnovo, risorse che accelerino sempre più le capacità di autofinanziamento delle singole case, i vari Stati europei sono già intervenuti abbastanza massicciamente a supporto della propria industria automobilistica, e in particolare Francia e Germania.

Nel quadro dell'industria europea, la posizione italiana si pone in termini critici.

Un primo fattore di debolezza è certamente quello rappresentato dalla minore dimensione del mercato interno rispetto agli altri grandi paesi produttori europei come Francia e Germania.

Ma altra causa strutturale che ha inciso pesantemente sulla competitività dell'industria italiana, è rappresentata dalla perdita di produttività rispetto agli altri paesi europei. I più volte lamentati fattori di conflittualità e rigidità, con i diretti effetti negativi tanto sull'elasticità dell'offerta quanto sull'utilizzazione degli impianti, hanno concorso a peggiorare pesantemente la posizione relativa di Fiat Auto, rispetto alle dirette concorrenti.

L'attuale tendenziale perdita di produttività e di presenza sui mercati dovrà essere rapidamente invertita e in questa direzione Fiat Auto ha orientato i suoi programmi e sta concentrando da tempo i suoi sforzi.

Purtroppo, per l'Azienda, che si era impegnata ad una ampia azione di consolidamento delle proprie posizioni sui prodotti e sui mercati, il 1979 è stato un anno di occasioni perdute. I risultati consuntivi, complessivamente diversi da quelli attesi a inizio d'anno, riflettono con marcata significatività il difficile clima di relazioni industriali, e la mancata produzione di 200.000 vetture non ha consentito all'offerta di adeguarsi all'aumento della domanda sia sul mercato domestico che all'estero. Dopo la conclusione della vertenza per il contratto nazionale di lavoro, le agitazioni in alcuni reparti alla ripresa dell'attività in autunno hanno definitivamente impedito il recupero delle posizioni erose dalla concorrenza.

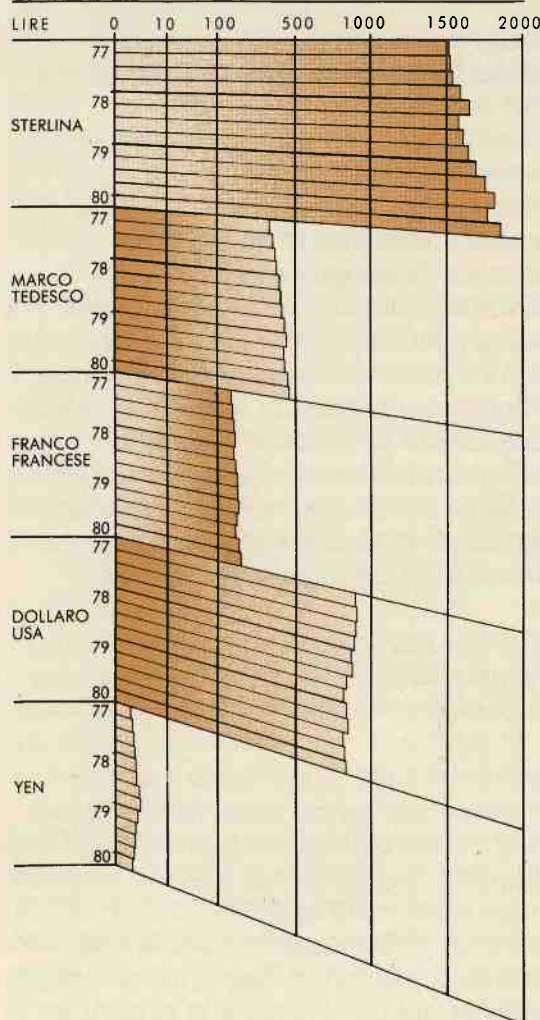
Anche la speranza che i drammatici avvenimenti del '78 non si sarebbero ripetuti, è stata delusa; l'anno ha registrato un crescendo di tensione con uno stillicidio di atti di violenza culminato nell'assassinio dell'ing. Carlo Ghiglieno, responsabile della pianificazione.

Una penalizzazione ulteriore abbiamo subito per l'oggettiva diversità nella dinamica dei costi tra l'Italia e altri paesi, che ha provocato differenziali di competitività, determinando una decisa caduta della remuneratività dei nostri ricavi all'esportazione e lasciando spazio, per converso, alla penetrazione sul mercato italiano delle case concorrenti estere.

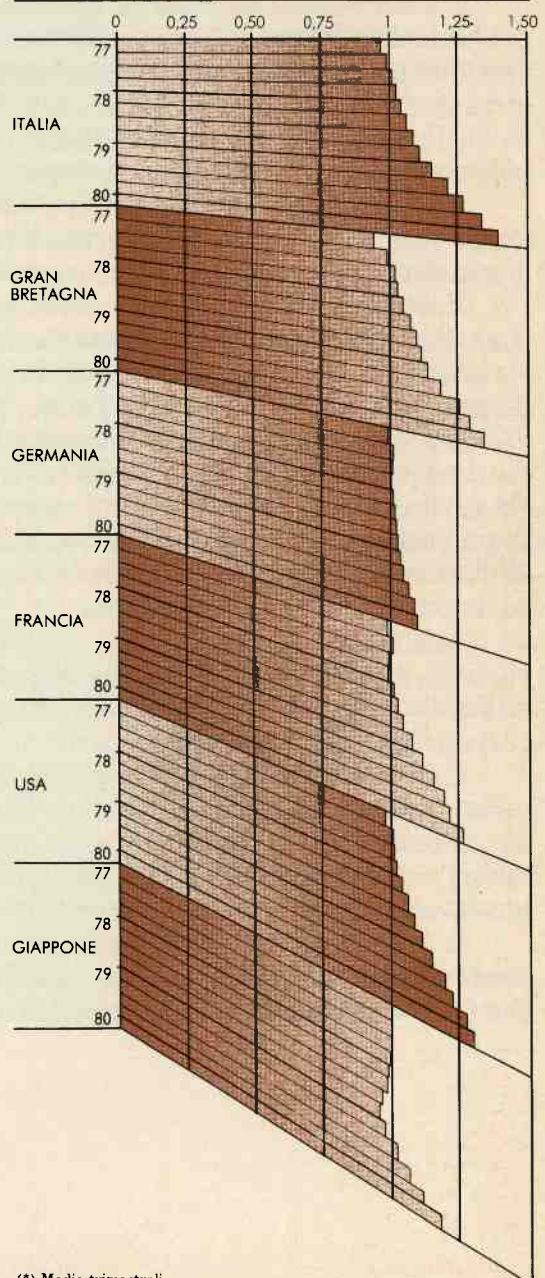
L'Azienda non ha tuttavia assistito inerte al dispiegarsi di azioni e di processi deleteri per il presente e per il prossimo futuro. Guardando ai fattori che potranno consentire un progressivo superamento dell'attuale situazione

di crisi, emergono in evidenza il rinnovamento della gamma di prodotto, con tendenza ad una maggiore concentrazione e specializzazione sui segmenti di nostra maggiore forza; la ricerca di maggiori economie di scala a livello di componentistica, non solo con standardizzazioni ma anche attraverso collaborazioni con altri costruttori; la realizzazione di innovazioni tese a conseguire salti di competitività in tema di costi di produzione e di prestazioni del prodotto, particolarmente per quanto riguarda i consumi; la razionalizzazione della nostra presenza sui diversi mercati; i nuovi accordi sia di collaborazione industriale (con POL-MOT) che di insediamento produttivo in joint-venture (con Peugeot - Citroën) nella Val di Sangro, nonché la stessa iniziativa con SEAT in Spagna peraltro ancora subordinata al verificarsi di alcune determinanti condizioni. Sono altrettanti passi di un processo di adattamento alle mutate condizioni del mercato automobilistico mondiale che l'Azienda intende accelerare traendo forza da una situazione patrimoniale e finanziaria di elevata sicurezza.

### CAMBI (\*)



### PREZZI ALL'INGROSSO (\*) (BASE 1977 = 1)



(\*) Medie trimestrali.

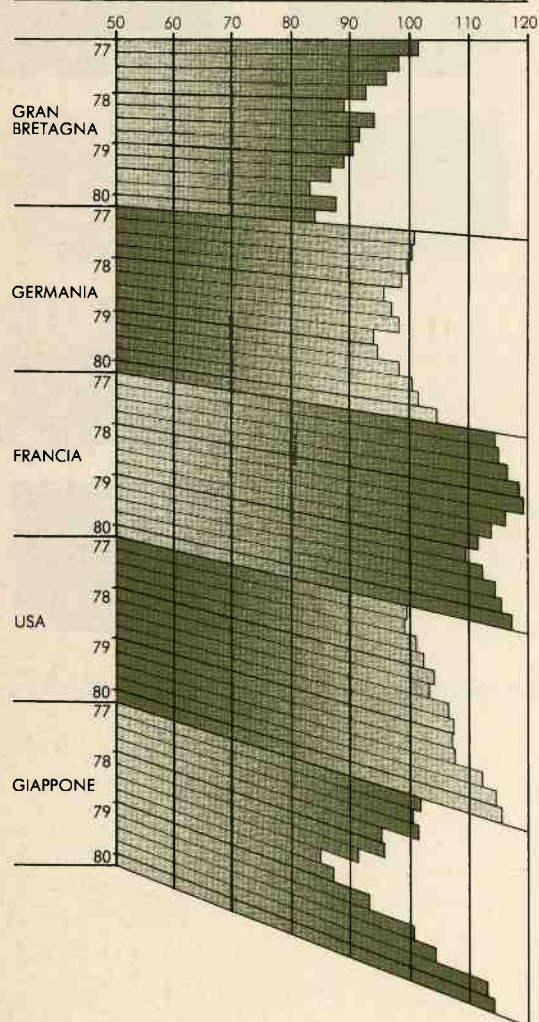
(\*) Medie trimestrali.



La nostra volontà di lavorare, lo sforzo industriale e organizzativo di arrestare la tendenza che nell'ultimo decennio ci ha portato verso posizioni marginali sui mercati internazionali, trovano conferma anche nell'intensificazione dei programmi di progettazione e sviluppo, che hanno assorbito il 2,6% dell'intero fatturato d'esercizio, nello sforzo di miglioramento della qualità di prodotto, nell'ampia gamma di azioni di efficienza avviate in diversi settori aziendali. Ma il moltiplicarsi dei nostri impegni e delle iniziative in questa direzione non hanno ricevuto altrettanta attenzione dalle Parti Sociali, a differenza di quanto avvenuto in altri paesi europei, con l'implicita conseguenza di un allargamento in corso d'anno del divario di produttività che già ci separava dagli standard dei nostri principali concorrenti.

E anche alla luce di queste considerazioni che si leggono e interpretano i risultati dell'esercizio 1979 quali esposti nelle pagine successive.

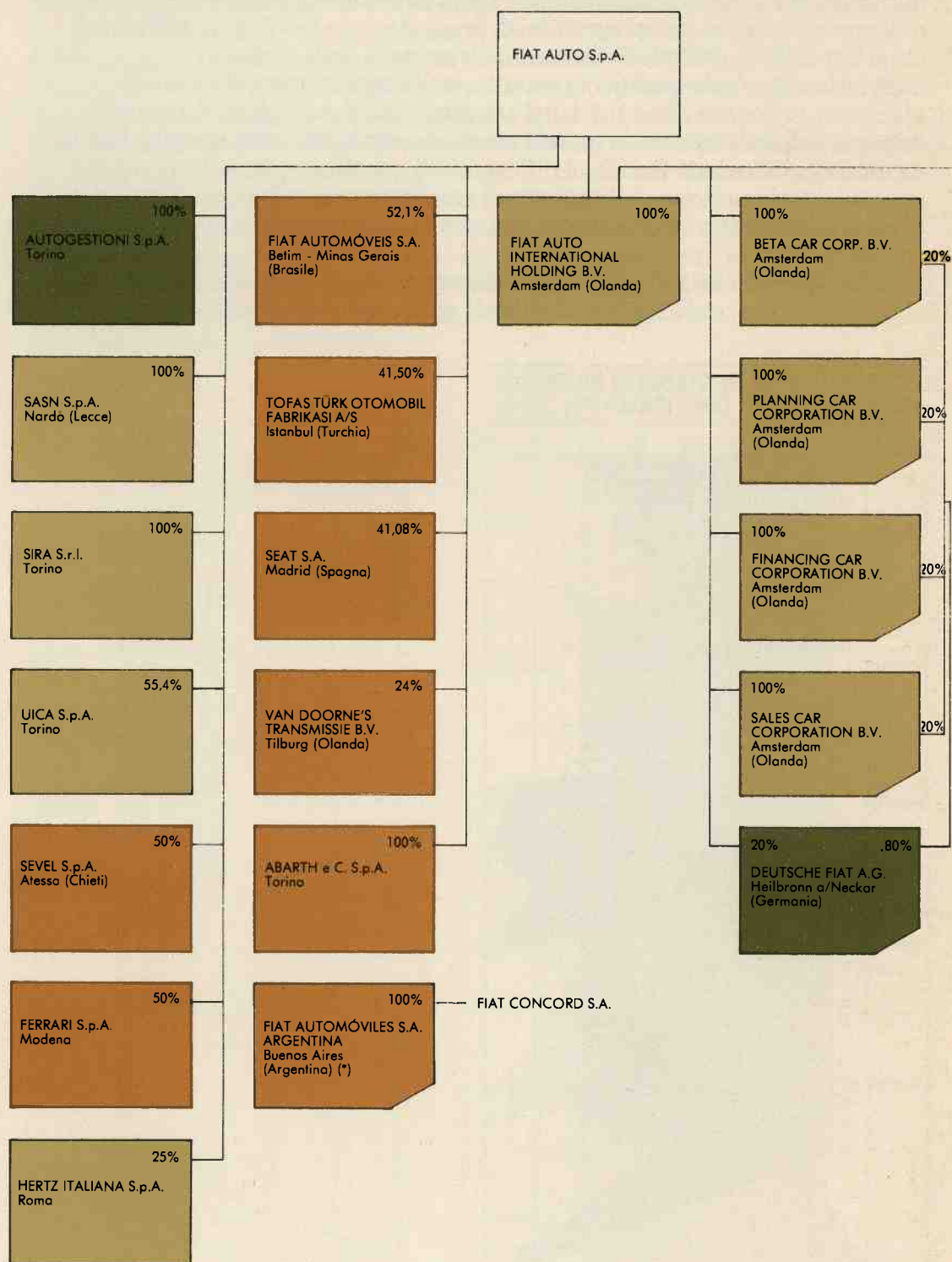
#### COMPETITIVITÀ DI CIASCUN PAESE NEI CONFRONTI DELL'ITALIA (\*)



L'indice di competitività misura il differenziale di costi non compensato dai movimenti di cambio. L'aumento dell'indice segnala un guadagno di competitività dei paesi indicati in tabella rispetto all'Italia. Il punto di equilibrio si situa intorno al livello 100 dell'indice.

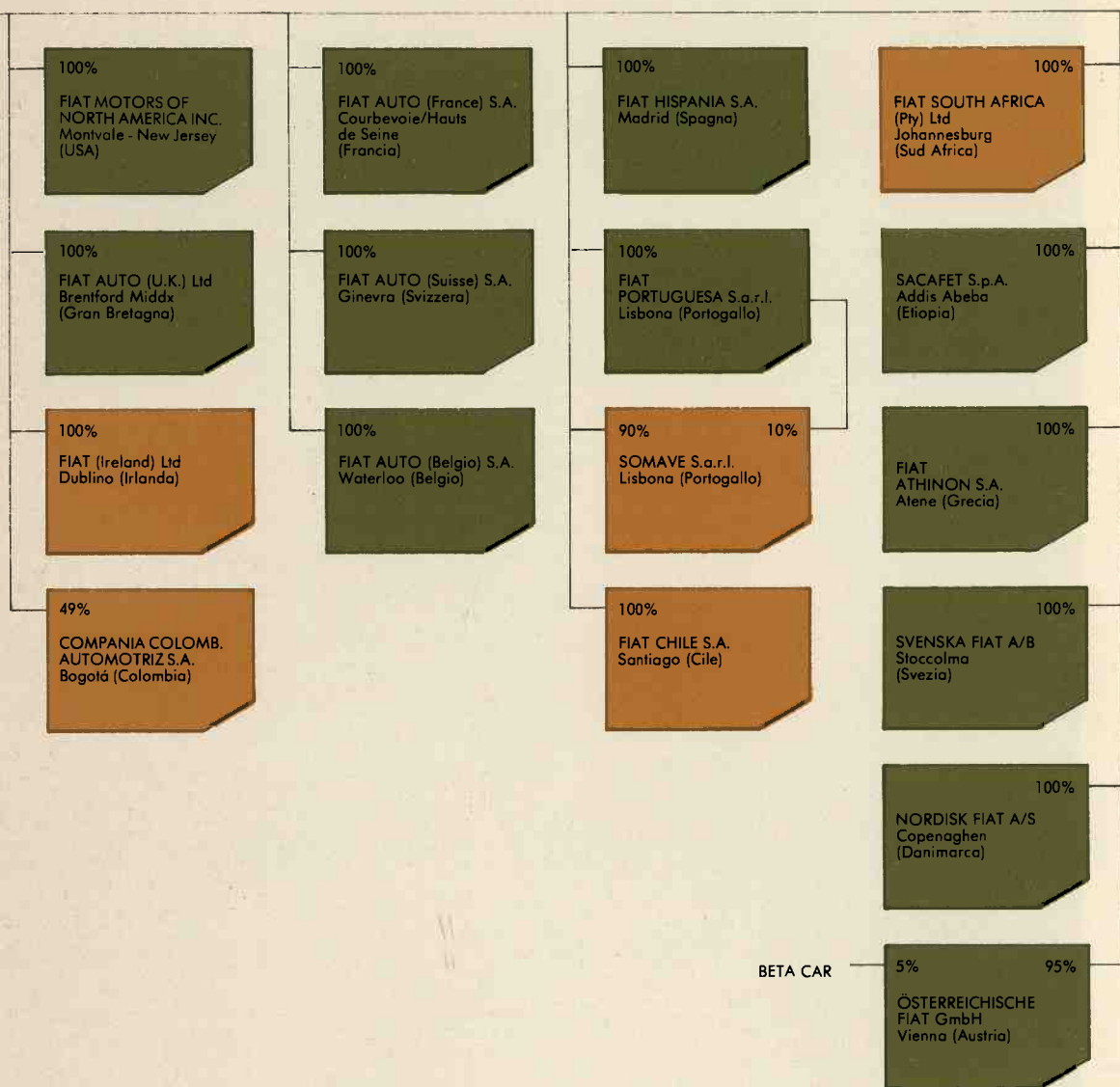
(\*) Medie trimestrali.

## Principali partecipazioni della Fiat Auto S.p.A.



(\*) Attribuzione gestionale al Settore.







## Legenda

- Unità produttive di Società controllate
- Unità produttive di Società collegate
- Società licenziatarie
- Società commerciali e di servizi controllate
- Società commerciali e di servizi collegate
- ☆ Uffici di rappresentanza

### Italia

#### Unità produttive:

##### Società controllate:

Torino Mirafiori Presse, Carrozzeria, Meccanica; Lingotto Presse, Carrozzeria; Costruzione stampi; San Paolo Carrozzeria Lancia, Meccanica Lancia; Abarth  
Rivalta Presse, Carrozzeria, Meccanica  
Chivasso Presse Lancia, Carrozzeria Lancia; Verrone Meccanica Lancia, Ricambi Lancia; Volvèra Ricambi; Villar Perosa Meccanica; La Mandria Pista di prova; Vado Ligure Meccanica; Desio Carrozzeria Autobianchi; Firenze Meccanica;

Cassino Carrozzeria; Termoli Meccanica; Sulmona Meccanica; Termini Imerese Carrozzeria; Nardò Pista di prova.

##### Società collegate:

Modena Ferrari Scaglietti; Maranello Ferrari; Atesa Sevel (in costruzione).

### Estero

#### Società controllate:

Irlanda Dublino; Portogallo Lisbona; Sud Africa Alberton; Argentina Córdoba El Palomar; Brasile Belo Horizonte; Cile Rancagua; Uruguay Carrasco; Pan de Azucar; Venezuela La Victoria.





**Società collegate:**

Spagna Barcellona, Martorell Pamplona Madrid;  
Turchia Bursa; Marocco Casablanca; Zambia  
Livingstone; Colombia Bogotá.

**Società licenziatrici:**

Jugoslavia Kragujevac; Polonia Varsavia  
Bielsko-Biala; Corea del Sud Seul; Indonesia  
Giacarta; Malesia Johor Bahru; Thailandia Bangkok  
(Fiat e Lancia); Egitto Wadi-Hof; Costa Rica San José;  
Nuova Zelanda Auckland.

## Mercato

In Europa, gli effetti depressivi sulla domanda causati dalla crisi petrolifera non hanno inciso sulle condizioni del mercato automobilistico nel 1979, anche se negli ultimi mesi dell'anno i segnali di cedimento si sono fatti in alcuni paesi più precisi e consistenti. Il 1979 potrebbe quindi rappresentare l'anno finale di un ciclo

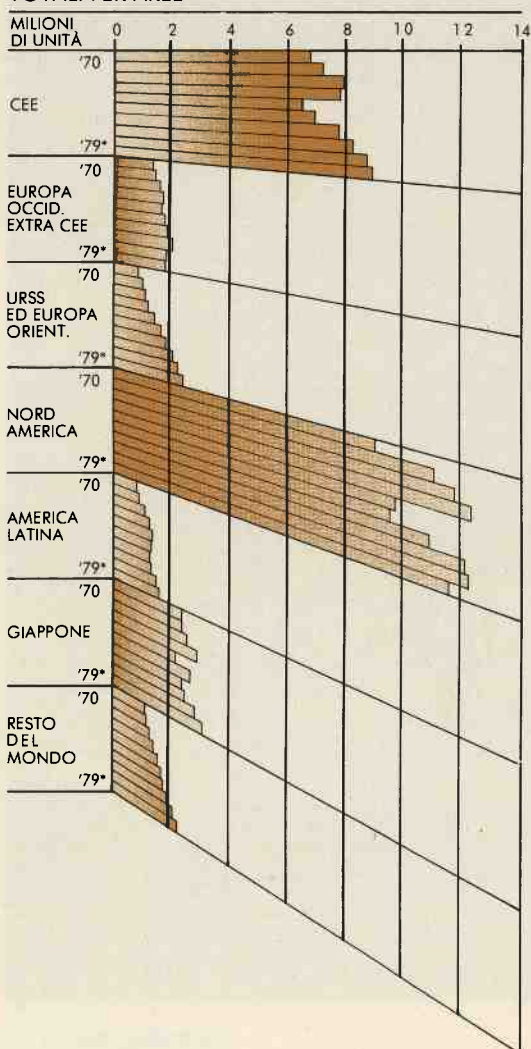
espansivo abbastanza lungo che ha visto il superamento per due anni consecutivi della soglia dei 10 milioni di unità vendute ed il raggiungimento di un nuovo massimo storico.

In Gran Bretagna il mercato ha evidenziato una crescita del + 7,8% rispetto al 1978, con una domanda complessiva di 1,7 milioni di vetture.

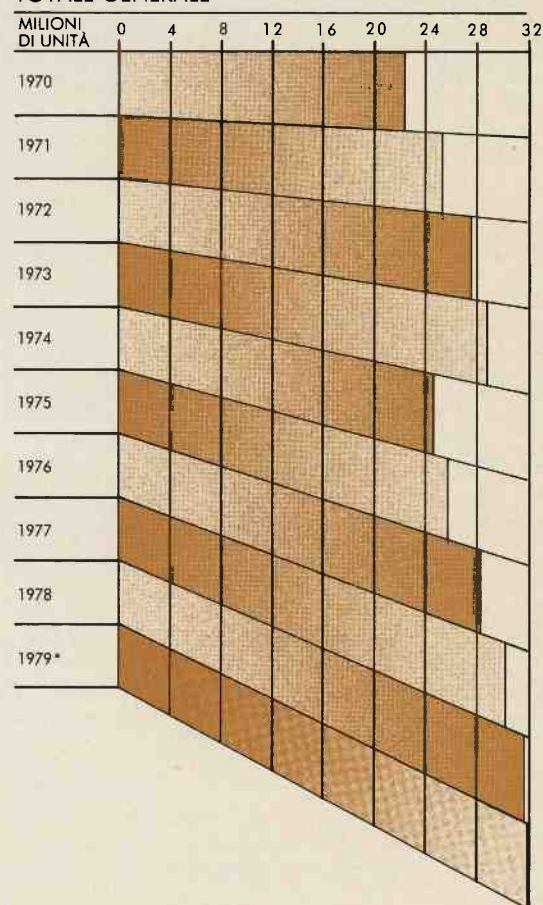
In Francia l'aumento del + 1,6% è allineato alla media europea, mentre la Germania

### LA DOMANDA DI AUTOVETTURE NEL MONDO

#### TOTALI PER AREE



#### TOTALE GENERALE





ha registrato una contrazione del -1,5%.

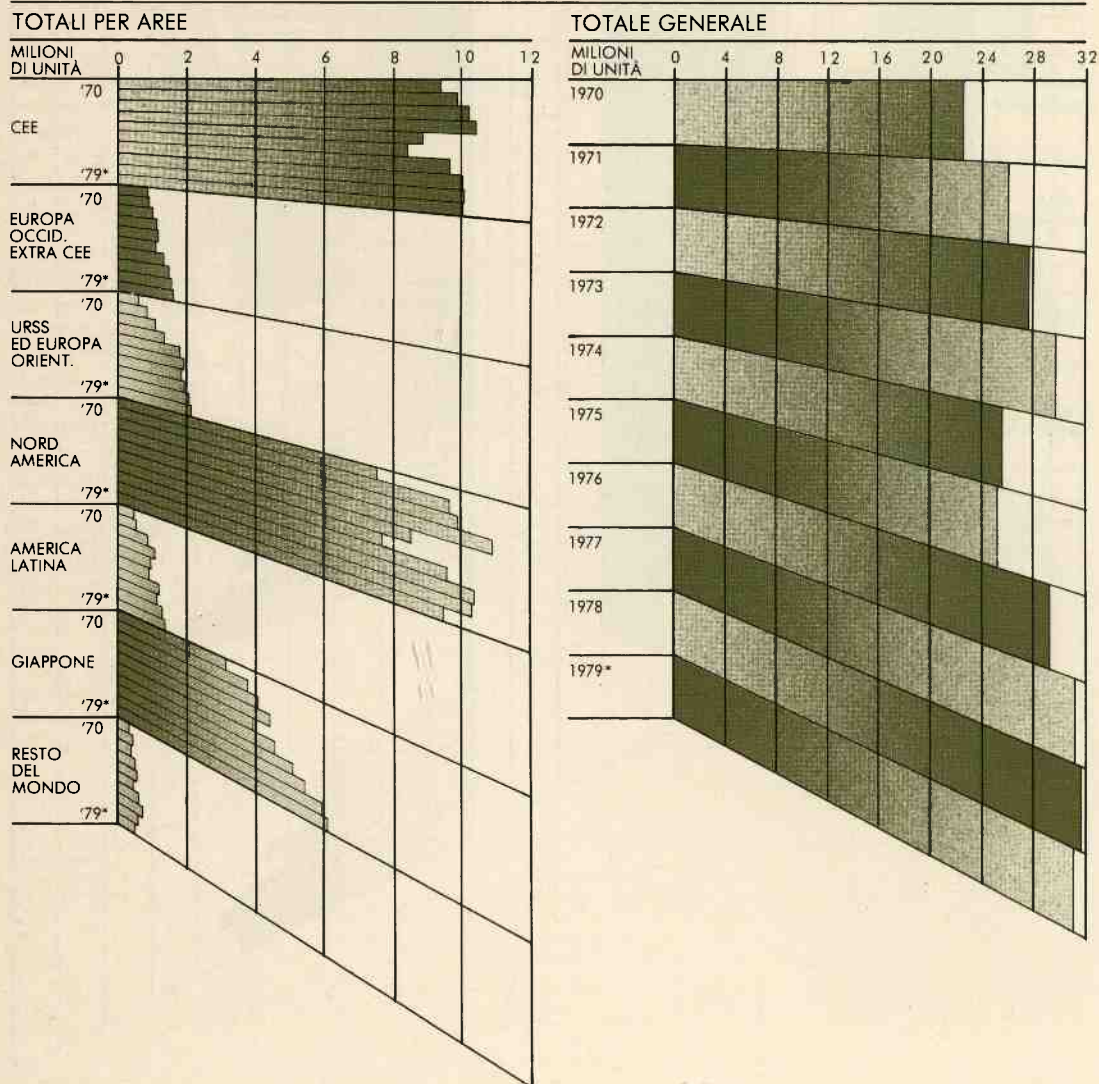
In Italia sono state immatricolate 1.431.000 autovetture con un incremento del 4% rispetto al 1978.

Nei rimanenti paesi europei buoni risultati sono da segnalare per Austria, Norvegia, Svezia e Finlandia che hanno recuperato le posizioni perdute negli anni precedenti; in Belgio, Svizzera e Portogallo il mercato ha espresso un andamento allineato al 1978, mentre flessioni si registrano per

Olanda, Danimarca e Irlanda. Flessioni ancora maggiori si sono avute in Spagna (-5%) e, fuori d'Europa, negli Stati Uniti (-6% circa).

Nell'area Sud America, ed in particolare in Brasile con oltre 850.000 unità immatricolate, ed in Argentina con circa 188.000 unità, si sono manifestati miglioramenti dei livelli di domanda con un incremento rispetto al 1978 rispettivamente del +2,3% e del +29,6%.

## LA PRODUZIONE DI AUTOVETTURE NEL MONDO

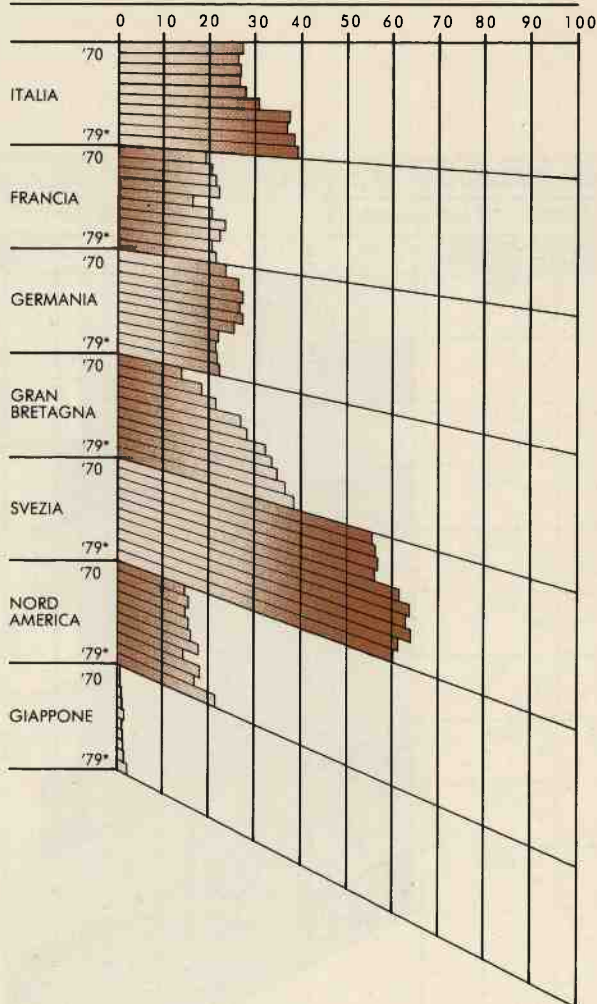


Note: Elaborazione su dati di fonte ANFIA. Per gli anni antecedenti il 1974, i dati ufficiali francesi sono stati corretti per coerenza, deducendo le « petites collections ». Dati parzialmente stimati per l'Europa Orientale e l'America Latina.

(\*) Dati provvisori.

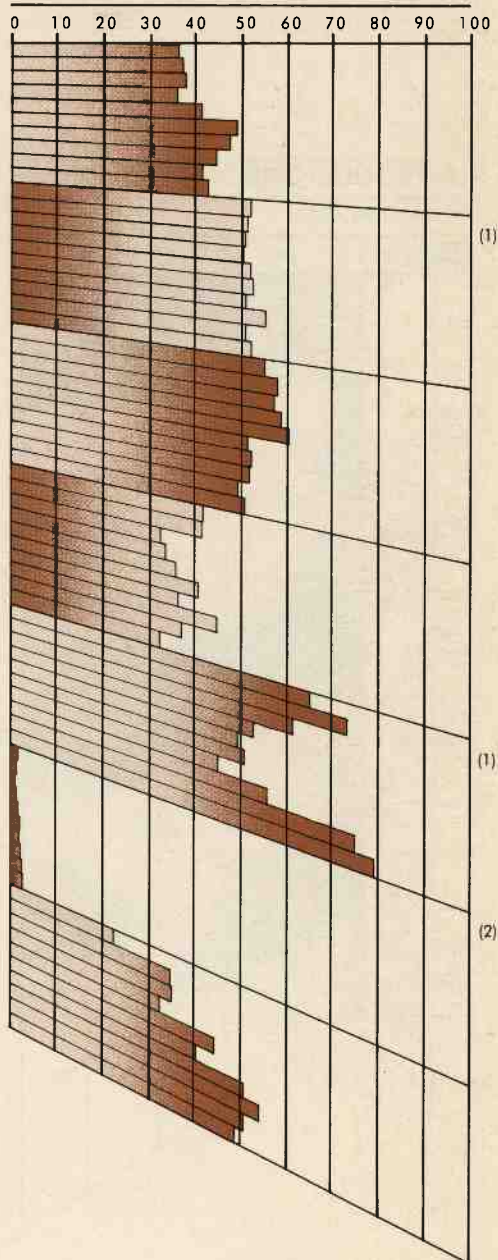
## QUOTA IN % DI IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE IMPORTATE

Principali Paesi del mondo



## QUOTA IN % DI AUTOVETTURE ESPORTATE SUL TOTALE DI AUTOVETTURE PRODOTTE

Principali Paesi del mondo



Fonti:  
ANFIA.  
Elaborazioni statistiche organizzazione Fiat in  
Italia e all'estero su documenti ufficiali.  
World's Automotive Year Books.  
Japan Automobile Manufacturers Association.

(\*) Dati provvisori.

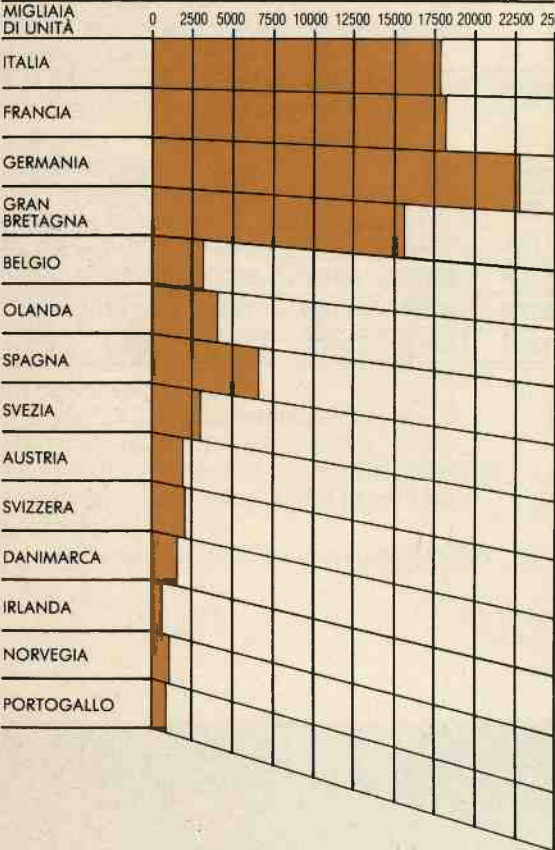
<sup>1</sup> Export al netto dei pezzi staccati non formanti  
veicoli completi ed escluse vetture già  
computerate come produzione nei Paesi  
destinatari.  
<sup>2</sup> Export di USA e Canada verso Paesi terzi  
(escluso l'interscambio tra l'USA e Canada).

Fonte: ANFIA.

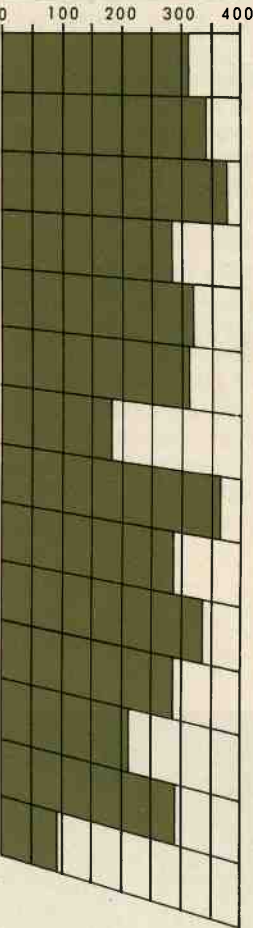
(\*) Dati provvisori.

PARCO AUTOVETTURE CIRCOLANTI IN EUROPA A FINE 1979

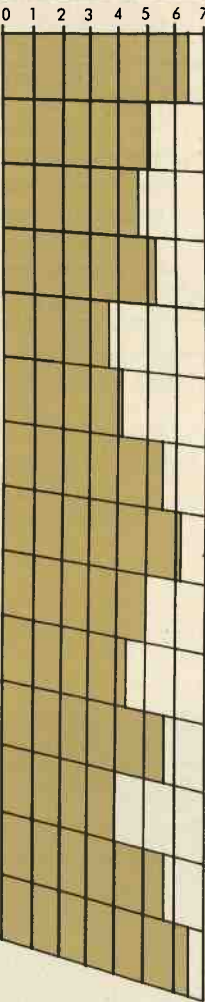
NUMERO AUTOVETTURE CIRCOLANTI



INDICE DI MOTORIZZAZIONE SU 1000 ABITANTI



ETA MEDIA AUTOVETTURE CIRCOLANTI - ANNI





## LA PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI DEL GRUPPO FIAT

(vetture + derivati + serie smontate complete)

(quantità in migliaia di unità)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
<b>Italia</b>										
Marca Fiat	1.489,-	1.419,3	1.421,5	1.458,-	1.261,2	1.061,8	1.166,6	1.132,2	1.182,2	1.160,9
Marca Autobianchi	98,-	89,1	114,9	115,1	109,6	72,6	95,3	74,4	88,8	88,8
Marca Lancia	44,6	52,8	41,3	53,2	45,-	46,5	63,2	68,9	52,4	58,1
Altre Marche del Gruppo	1,5	1,5	1,9	1,8	1,5	1,3	1,4	1,8	1,9	2,2
<b>Totale Italia</b>	<b>1.633,1</b>	<b>1.562,7</b>	<b>1.579,6</b>	<b>1.628,1</b>	<b>1.417,3</b>	<b>1.182,2</b>	<b>1.326,5</b>	<b>1.277,3</b>	<b>1.325,3</b>	<b>1.310,-</b>
<b>Argentina</b> (Fiat Automóviles)	50,1	60,2	64,2	73,1	78,6	57,8	44,7	49,2	26,-	39,5
<b>Brasile</b> (Fiat Automóveis)	—	—	—	—	—	—	10,-	61,-	97,2	126,7
<b>Totale società controllate</b>	<b>1.683,2</b>	<b>1.622,9</b>	<b>1.643,8</b>	<b>1.701,2</b>	<b>1.495,9</b>	<b>1.240,-</b>	<b>1.381,2</b>	<b>1.387,5</b>	<b>1.448,5</b>	<b>1.476,2</b>
Sono state inoltre prodotte da Società collegate e Licenziatarie										
Spagna (Seat)	283,7	255,6	339,-	355,-	364,6	332,-	347,-	353,-	288,1	300,-
Turchia (Tofas)	—	7,8	17,6	24,-	28,8	29,7	26,-	19,1	19,9	22,-
Jugoslavia (Zcz)	80,1	75,6	84,5	95,-	112,6	120,8	134,8	147,5	156,2	161,8
Polonia (Fso-Fsm)	30,-	40,-	65,-	70,2	121,8	157,-	205,-	260,-	293,5	315,-
<b>Totale Società collegate e Licenziatarie</b>	<b>393,8</b>	<b>379,-</b>	<b>506,1</b>	<b>544,2</b>	<b>627,8</b>	<b>639,5</b>	<b>712,8</b>	<b>779,6</b>	<b>757,7</b>	<b>798,8</b>
<b>Totale generale</b>	<b>2.077,-</b>	<b>2.001,9</b>	<b>2.149,9</b>	<b>2.245,4</b>	<b>2.123,7</b>	<b>1.879,5</b>	<b>2.094,-</b>	<b>2.167,1</b>	<b>2.206,2</b>	<b>2.275,-</b>





## Produzione

L'attività produttiva del Settore Automobili si è concretizzata in 1.476.214 unità, con un incremento del +1,9% rispetto al 1978.

In Italia, Fiat Auto S.p.A. ha prodotto 1.307.800 vetture e veicoli commerciali, con moderata flessione sull'anno precedente; negli stabilimenti al nord sono state costruite 1.008.949 unità con una diminuzione pari al -7,8% rispetto al 1978; al sud la produzione consuntivata è stata pari a 298.851 vetture con un incremento rispetto al precedente esercizio di +30,4%.

Si commisura in 200.000 unità la perdita di produzione conseguente agli scioperi per il contratto e ai successivi episodi di conflittualità.

In Argentina, Fiat Automóviles ha prodotto 39.465 unità, con un aumento del 51,9% sul 1978. In Brasile, Fiat Automóveis al suo quarto anno di attività ha realizzato 126.718 vetture, con un miglioramento del +30,3% sull'anno precedente; sono inoltre stati prodotti 162.845 motori destinati all'esportazione.

Nel 1979 la produzione all'estero effettuata da Società Collegate e Licenziatarie è risultata pari a 798.800 unità, con un incremento rispetto al precedente esercizio del +5,4%.

In Spagna, SEAT ha costruito 300.000

vetture, 12.000 in più rispetto al 1978.

In Turchia, pur con notevoli difficoltà dovute alla crisi economica e valutaria del Paese, Tofas ha proseguito la sua attività producendo 22.000 unità (nel 1978, 19.900 unità).

In Jugoslavia, la produzione di Zavodi Crvena Zastava è stata di 161.800 unità contro 156.200 nel 1978. In corso d'anno è iniziato l'attrezzamento per la produzione del modello 128.

In Polonia, la produzione degli stabilimenti F.S.O. ed F.S.M. è stata di 315.000 vetture, di cui 205.000 del modello 126 e 110.000 dei modelli 125 e Polonez. L'incremento rispetto all'esercizio precedente è stato pari al +7,3%. A fine giugno è stato firmato con Pol-Mot un contratto di collaborazione industriale per la produzione della 126 anche per conto Fiat e per la realizzazione in comune di un nuovo veicolo commerciale «Tarpan», che sarà prodotto in Polonia e distribuito tramite la nostra rete di vendita.

Nell'esercizio '79 sono state montate all'estero, in 16 Paesi, con serie sciolte inviate dall'Italia, circa 48.000 vetture Fiat contro le 46.000 unità del 1978.

Complessivamente, sono state quindi prodotte direttamente o su licenza 2.275.014 vetture e derivati, con una variazione positiva rispetto all'anno precedente del +3,1%.



*Da sinistra: Ritmo Targa Oro nelle versioni a tre e cinque porte.*

*La 127 a cinque porte con motorizzazione di 900 cc: la 127, nelle varie versioni e motorizzazioni prodotte in Italia e in Spagna, è stata per sei anni la vettura più venduta in Europa, prodotta sino ad oggi in circa 4.500.000 esemplari.*

*La 147, versione brasiliana della 127, con motore alimentato ad alcool: è una delle prime vetture al mondo prodotte in serie che utilizza un carburante alternativo.*

*La gamma della Campagnola si è arricchita della motorizzazione diesel, consentendo al «fuoristrada Fiat» di porsi all'attenzione anche come mezzo di lavoro in terreni accidentati.*



## CONSEGNE DI VETTURE E DERIVATI - ANNO 1979

(in unità)

	ITALIA (1)		ESTERO (2)		TOTALE		EXPORT DA ITALIA	
	Quantità	Var. % su '78	Quantità	Var. % su '78	Quantità	Var. % su '78	Quantità	Var. % su '78
Marca Fiat	732.800	+ 4,9	562.500	- 2,8	1.295.300	+ 1,4	516.500	+ 3,6
Marca Autobianchi	64.400	- 6,1	20.000	- 16,0	84.400	- 8,6	23.500	+ 3,6
Marca Lancia	22.500	- 15,1	30.900	- 11,0	53.400	- 12,7	31.800	+ 6,3
Totale marche Fiat - Autobianchi - Lancia (3)	819.700	+ 3,3	613.400	- 3,7	1.433.100	+ 0,2	571.800	+ 3,8
Fiat Automóviles S.A. (Argentina)	—	—	39.443	+ 37,6	39.443	+ 37,6	—	—
Fiat Automóveis S.A. (Brasile)	—	—	120.300	+ 19,0	120.300	+ 19,0	—	—
<b>Totale generale</b>	<b>819.700</b>	<b>+ 3,3</b>	<b>773.143</b>	<b>+ 0,8</b>	<b>1.592.843</b>	<b>+ 2,1</b>	<b>571.800</b>	<b>+ 3,8</b>

(1) Numero vetture e derivati venduti ai clienti finali e/o concessionari.

(2) Numero vetture e derivati venduti dall'organizzazione commerciale estera del Settore Automobili (Affiliate Fiat ed

importatori diretti) alle reti di vendita dei diversi mercati.

(3) Compreso unità Segat - Polmat - Zcz distribuite da Rete Fiat.





## Vendite

Le vendite consolidate di Settore, escludendo le consegne eseguite direttamente dalle Società Licenziatarie sui propri mercati, registrano 1.592.843 unità fatturate, che si collegano alla produzione di 1.476.214 vetture e veicoli derivati. Il miglioramento rispetto al 1978 è pari al + 2,1%.

In Italia, sono state vendute ai clienti finali e/o concessionari 819.700 vetture e veicoli commerciali, con un aumento del 3,3% sull'anno precedente, peraltro inferiore al tasso di crescita della domanda.

Per quanto riguarda il solo mercato delle autovetture, la quota di penetrazione della marca Fiat è risultata del 45% e, complessivamente con Lancia ed Autobianchi, del 51% (53,9% nel 1978).

Fiat Auto rimane tuttavia per il significativo riconoscimento del prodotto ed attaccamento della clientela, l'unico produttore che detenga Leadership indiscussa sul proprio mercato interno, nonostante diventi sempre più difficile fronteggiare la crescente pressione delle marche concorrenti straniere.

Le esportazioni dall'Italia hanno raggiunto le 571.800 unità, contro 551.048 dell'anno precedente (+ 3,8%).

Sui mercati esteri le vendite hanno raggiunto le 773.143 unità, (comprese quelle prodotte dalle licenziatarie SEAT, Pol-Mot e Z.C.Z. e commercializzate dalla rete Fiat), con una variazione del + 0,8% sul precedente esercizio. Sui principali mercati, in Germania sono state consegnate 94.800 vetture Fiat e Lancia con una quota di penetrazione pari al 3,7% denotando una flessione rispetto al 1978 dovuta alla carenza di prodotto nei mesi di più marcata stagionalità ed alla aggressiva politica commerciale delle marche giapponesi.

In Francia, sono state vendute 71.000 unità, con una partecipazione alla domanda del 3,6% che risulta allineata a quanto consuntivato nel 1978.

In diminuzione invece le fatturazioni in Gran Bretagna dove la quota di mercato è scesa per Fiat e Lancia dal 5,2% del 1978 al 4,6% del 1979.

Anche in questo Paese la mancanza del prodotto non ha permesso di seguire la dinamica espansiva della domanda.

La quota di penetrazione del Gruppo

Fiat in Europa (Italia e Spagna comprese) è risultata del 12,6%.

In Argentina, Fiat Automóviles con 39.443 unità vendute ha segnato un incremento del 37,6% rispetto allo scorso esercizio dovuto al recupero della domanda automobilistica dopo la notevole flessione dell'anno precedente, ed al rimarchevole miglioramento della qualità del prodotto.

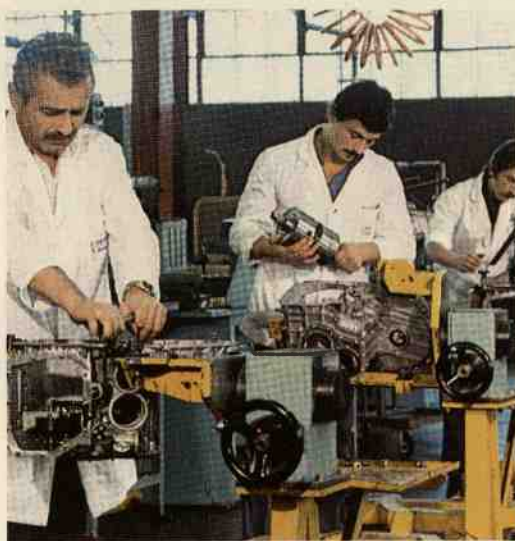
In Brasile, Fiat Automóveis ha conseguito, al netto delle vendite intergruppo, 120.300 unità con un aumento del 19% sul 1978 indotto dai più elevati livelli di vendita, sia sul mercato interno dove la Società ha raggiunto il 12% della domanda globale, e sia all'export.

## Ricambi

Le vendite di ricambi per le tre Marche Fiat Lancia e Autobianchi hanno raggiunto nel 1979 un fatturato consolidato (Fiat Auto + Affiliate commerciali) pari a 453 miliardi, con un incremento in termini reali, rispetto al 1978, dell'11,4% in Italia e dell'8,1% sugli altri mercati.

Per effetto dei maggiori volumi realizzati, la quota di penetrazione del nostro prodotto ricambistico è stata complessivamente, tra mercato nazionale ed Estero, del 43% con il significativo aumento di 4,2 punti sullo scorso esercizio.

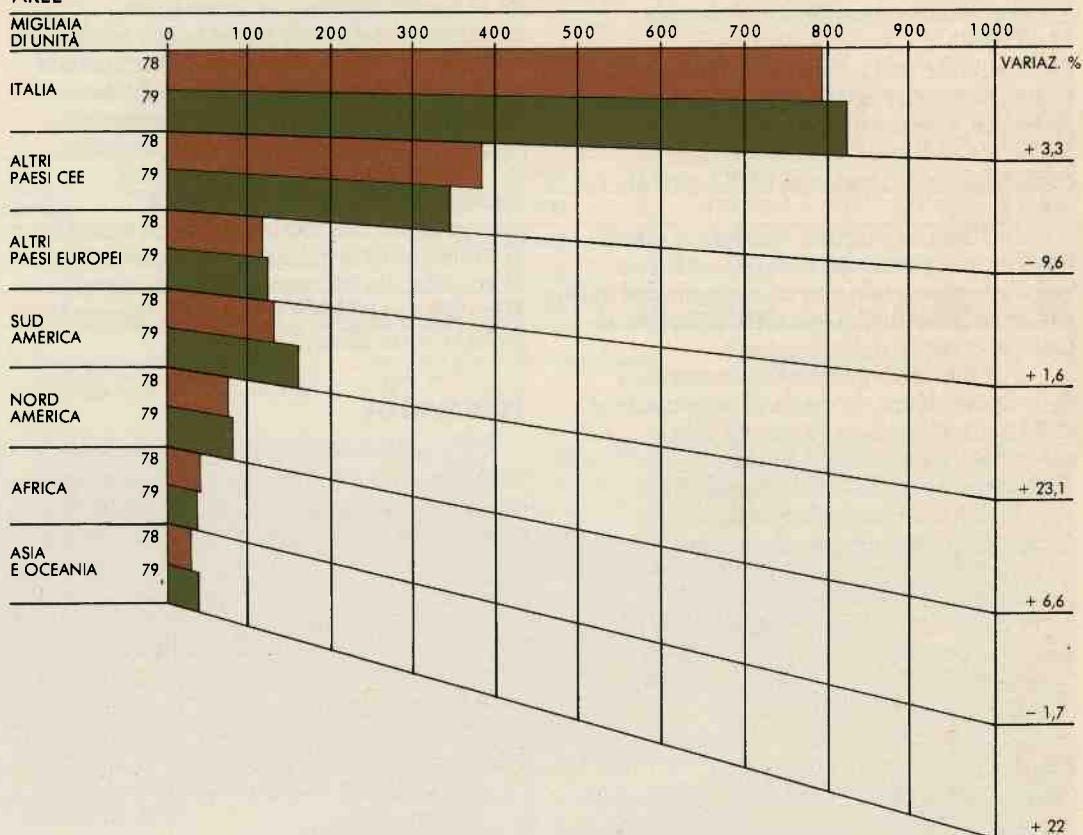
Al conseguimento di tali risultati hanno contribuito il miglioramento del livello di servizio reso alla clientela e una attenta quanto aggressiva politica di prezzi tesa a rendere più competitivi i ricambi originali delle tre Marche.



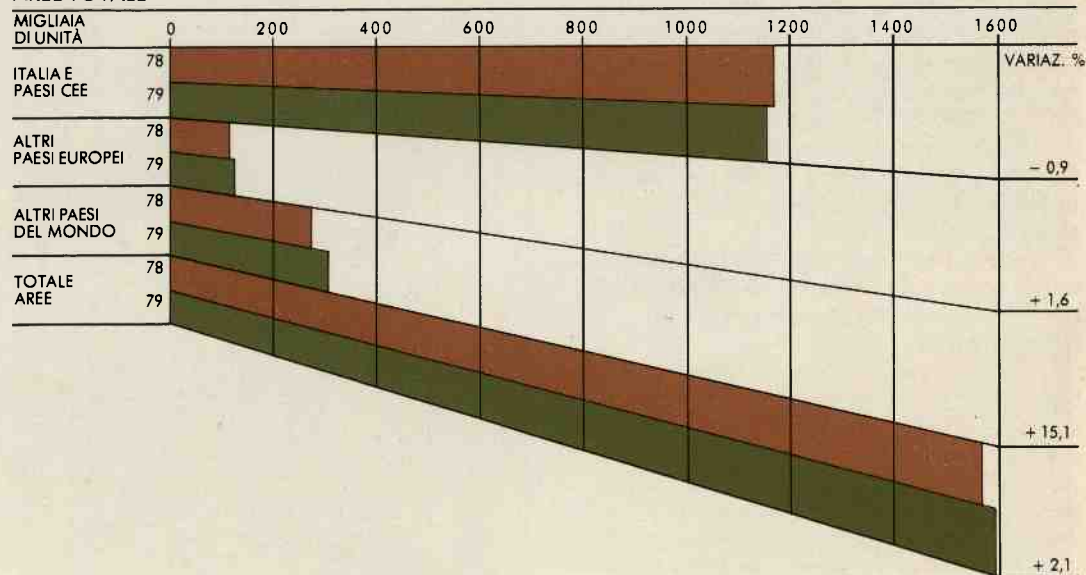
*Nella pagina a fianco: Fiat Panda, la «grande utilitaria» con la quale la Fiat Auto consolida la sua posizione di leader del mercato delle vetture di piccola cilindrata. Questa nuova vettura si distingue per un abitacolo spazioso e multifunzionale consentito dall'originale struttura dei sedili. Due le motorizzazioni: un due cilindri raffreddato ad aria di 652 cc con una potenza di 30 CV (Panda 30) e un quattro cilindri raffreddato ad acqua di 903 cc e 45 CV di potenza (Panda 45). La velocità massima sarà rispettivamente di 115 e 140 km orari. Qui a lato: linea di montaggio dei cambi automatici per le vetture Lancia Beta e Gamma, in ambiente pressurizzato per evitare la presenza di polveri dall'esterno, nello stabilimento di Verrone.*

## CONSEGNE DI AUTOVETTURE E DERIVATI DEL SETTORE AUTOMOBILI FIAT - DESTINAZIONE PER AREA GEOGRAFICA

### AREE



### AREE TOTALE





## Azioni sul prodotto

Il rinnovamento della gamma di prodotto è proseguito con importanti novità che hanno riguardato la marca Fiat, le marche Lancia e Autobianchi, ed i veicoli commerciali.

In febbraio è stata presentata la 131 Supermirafiori Panorama che ha confermato le doti di versatilità del modello.

A maggio è stata lanciata la Serie Speciale « 127 TOP » che, per l'elevato controvalore dei contenuti e l'accuratezza ed eleganza delle finizioni, è stata accolta come versione in grado di soddisfare le esigenze della clientela più esigente.

In settembre è iniziata la vendita della Serie Speciale « Ritmo Targa Oro » di cui, per il positivo accoglimento da parte del mercato, sarà incrementata la produzione a livelli superiori di quanto inizialmente previsto.

In novembre, per il solo mercato italiano, è stata avviata la commercializzazione della Serie Speciale « 127 Rustica », prodotta in Brasile, con caratteristiche di adattabilità anche a percorsi non tradizionali.

In dicembre infine, è stata presentata la nuova versione del modello 132 con motore 2000 cc. ad iniezione elettronica, in grado di competere con la più qualificata concorrenza europea nel proprio segmento di mercato.

Per quanto riguarda le marche Lancia/Autobianchi, il 1979 è stato un anno caratterizzato dal lancio di nuovi modelli e dal rinnovamento di quelli già in produzione.

A luglio è iniziata la vendita della A112 ristilizzata il cui ciclo di vita, a 10 anni dal lancio, non presenta segni di cedimento e conferma la validità della formula della vettura che sta per raggiungere le 900 mila unità prodotte. Sono state introdotte quattro nuove versioni: Junior, Elegant, Elite e Abarth. L'Elite in particolare si caratterizza per la ricchezza dei contenuti ed è esclusiva nella sua classe, soprattutto per la presenza della 5<sup>a</sup> marcia.

A fine ottobre è stata lanciata sul mercato italiano la Delta, classificata dalla Giuria internazionale dei giornalisti « Vettura dell'anno 1980 » e destinata, per l'elevata qualificazione, ad una clientela selezionata. Sin dalla sua presentazione la vettura ha riscosso un lusinghiero successo, confermato dagli oltre 12 mila ordini

acquisiti in pochi mesi sul mercato italiano.

Contemporaneamente è stato presentato il restyling della Beta Berlina che, nel confermare la qualità del prodotto secondo la tradizione della Marca, presenta alcune importanti innovazioni non soltanto di natura stilistica, ma anche funzionale, esaltandone il comfort e la sicurezza.

Nel settore dei veicoli commerciali, in marzo è stato lanciato il « Fiorino » con motore 1050 cc. e portata maggiorata, realizzato in cinque versioni; in novembre è stata presentata la Nuova Campagnola con motori diesel e benzina, ed il veicolo 242 E, rinnovato nella carrozzeria e potenziato nella meccanica, la cui versione diesel viene ora commercializzata con cilindrata di 2500 cc.

Il 1979 ha visto infine l'avvio produttivo di altre importanti novità destinate ad avere il lancio commerciale nei primi mesi del 1980: la Panda e la Ritmo Diesel.



*Sistema automatico di assemblaggio di tutta la parte meccanica alla scocca della 131 nello stabilimento di Mirafiori Carrozzeria.*







## Investimenti

Gli investimenti dell'esercizio, 342 miliardi per Fiat Auto e oltre 400 miliardi a livello Settore, hanno segnato l'avvio di un importante programma di razionalizzazione delle unità produttive e commerciali, per realizzare economie di scala nell'utilizzo dei componenti e migliorare la logistica di distribuzione verso la rete di vendita. Il rinnovamento degli impianti è proseguito con l'introduzione di sistemi tecnologicamente avanzati, finalizzati a migliorare la qualità dei prodotti e le condizioni ambientali di lavoro.

L'entità e la destinazione degli investimenti dell'anno, e di quelli programmati per il prossimo triennio, sono stati commisurati all'esigenza di accelerare il ritmo dell'innovazione tecnologica - non già per colmare inesistenti divari con le altre case automobilistiche rispetto alle quali l'Azienda è in posizione di eguaglianza - ma per l'esigenza di approntare una strategia di ripresa che passa necessariamente attraverso il processo di innovazione del prodotto ed è quindi condizionata anche dalla disponibilità di tecnologia avanzata.

Passando ad analizzare gli investimenti dell'esercizio, negli stabilimenti della Divisione Carrozzeria è continuato il rinnovo degli impianti di verniciatura e l'estensione progressiva dei robots di spruzzatura; a Termini Imerese è stata introdotta una linea robotizzata di assemblaggio della scocca per il modello Panda.

La Divisione Stampaggio ha proseguito la meccanizzazione delle linee presse che ha raggiunto un avanzamento pari al 40% delle linee totali. È inoltre in corso l'estensione di impiego degli automatismi di carico « Destacker » e scarico « Impilatori » sulle linee presse.

Per la Divisione Meccanica gli interventi più significativi hanno riguardato l'attrezzamento e l'avviamento in produzione di un nuovo motore diesel 1714 cc., nonché l'installazione di un nuovo sistema di montaggio su posti fissi per il motore tipo Ritmo.

Gli interventi destinati ai servizi sociali, al miglioramento dell'ambiente di lavoro ed alle protezioni antinfortunistiche, e all'ecologia, hanno rappresentato il 10% circa del complesso degli investimenti sostenuti nell'esercizio, con una maggiore concentrazione negli stabilimenti meno recenti.

## Andamento costi e prezzi

Sulla scia dell'aumento dei prezzi del petrolio si sono mosse le quotazioni di quasi tutte le materie prime industriali, che hanno registrato consistenti aumenti anche per effetto dell'incertezza nella situazione politica mondiale e delle politiche di stoccaggio di quanti hanno voluto tutelarsi contro il rischio di una crisi di disponibilità.

Anche il costo del lavoro ha registrato tassi di crescita più elevati di quelli dell'anno precedente, sia per effetto del rinnovo contrattuale che per la maggiore dinamica degli scatti di contingenza (28 punti nel 1979, contro i 20 del 1978).

Fiat Auto, onde recuperare l'incremento del costo dei fattori, ha adeguato in quattro successive riprese i prezzi di listino Italia delle proprie vetture; le principali marche concorrenti si sono allineate agli aumenti praticati da Fiat Auto, seppure talvolta differendone l'applicazione.

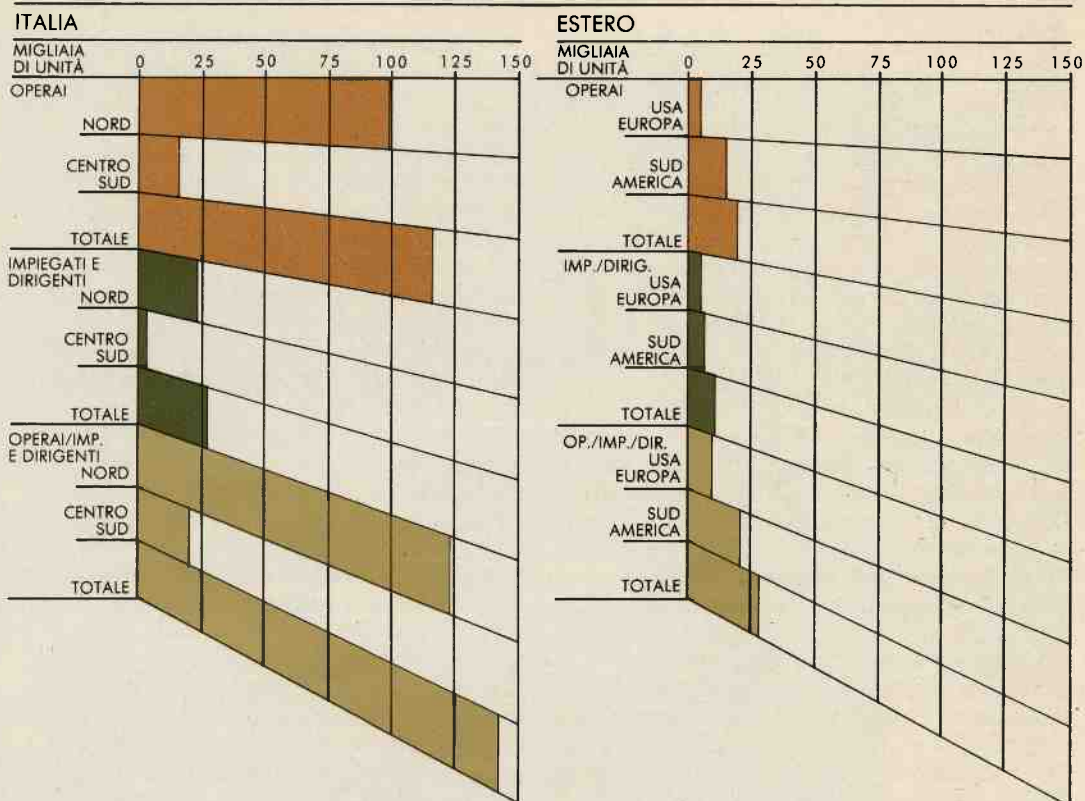
L'andamento dei prezzi delle unità esportate ha subito l'impatto del crescente divario tra i livelli d'inflazione registrati in Italia nel 1979 e quelli di altri paesi: la mancata compensazione con adeguate variazioni delle parità cambiarie ha quindi determinato, in pratica, un regime di « prezzi semi-bloccati » per l'Azienda, con la progressiva riduzione dei margini di remuneratività sulle vendite all'export.

Nei mercati esteri la politica dei prezzi è stata allineata alle condizioni di vendita praticate dalla concorrenza leader.

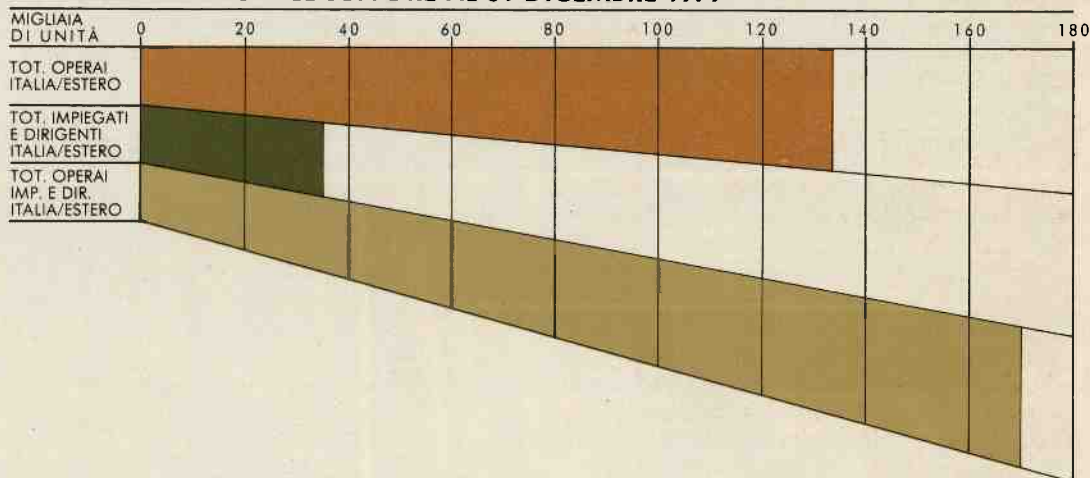
In Brasile Fiat Automóveis ha variato con cadenza trimestrale i propri listini, adeguandosi all'andamento del tasso di inflazione; in ottobre 1979 è stato introdotto nel Paese il blocco dei prezzi che si è protratto sino a febbraio 1980.

*Con la realizzazione della Ritmo Diesel, la Fiat entra nel settore dei piccoli diesel, derivati da un motore a «ciclo Otto». Come tutte le diesel Fiat, anche la Ritmo è dotata di cambio a 5 velocità di serie. Il motore, derivato dal monoblocco Fiat 132, ha una cilindrata di 1714 cc e sviluppa una potenza di 55 CV. Notevoli le prestazioni: 0-100 km/h in 19,1 secondi e oltre 140 km/h di velocità massima. Sotto, a sinistra: il LAM nello stabilimento di Mirafiori Meccanica. La «lavorazione asincrona dei motori» è la realizzazione più recente in fatto di automatizzazione della produzione, volta ad eliminare le operazioni ripetitive e al miglioramento della vita in officina. A destra: il banco prova realizzato dal Centro Ricerche Fiat per l'analisi automatica della rumorosità dei cambi, in funzione presso lo stabilimento di Termoli.*

## ORGANICI DEL SETTORE AL 31 DICEMBRE 1979



## TOTALE ORGANICI DEL SETTORE AL 31 DICEMBRE 1979





## Personale e relazioni sociali

I dipendenti di Fiat Auto S.p.A. alla fine del 1979 erano 138.949 di cui 113.568 operai e 25.381 impiegati e dirigenti.

Per l'intero Settore Automobili, alla stessa data, i dipendenti erano 169.457 di cui 141.201 in Italia e 28.256 all'estero. Complessivamente l'incremento rispetto al 31/12/1978 è stato del +6,2%.

In Italia, gli occupati al Nord erano 122.867 e quelli nelle regioni del Centro Sud 18.334, con un incremento in rapporto ad inizio anno rispettivamente del +5,3% e del +15,4%.

## Relazioni industriali

Il 1979 è stato caratterizzato da una intensa attività per il rinnovo del contratto di lavoro. I punti più significativi dell'accordo siglato in luglio riguardano un ulteriore arricchimento del sistema di informazione al sindacato, la revisione del regime degli scatti di anzianità e la modifica dell'orario di lavoro.

L'accordo raggiunto ha rappresentato un aggravio non marginale del costo del lavoro sia per quanto concerne l'aspetto retributivo che per la modifica dell'orario di lavoro. L'aumento a tali titoli del costo medio orario per il 1979 è stato del 5,7%, mentre per i prossimi anni di vigenza del contratto sarà rispettivamente del 10,1% per il 1980 e del 14,6% per il 1981.

Per scioperi sono state perse oltre 8,3 milioni di ore nell'anno, di cui quasi il 90% durante la trattativa per il rinnovo del contratto di lavoro; l'indice di assenteismo medio è risultato pari al 15,6% con un significativo incremento rispetto al 1978 e al 1976, anno del precedente contratto.

In presenza di gravissime violazioni contrattuali individuali, comprensive di intimidazioni e atti di violenza, Fiat Auto ha provveduto a licenziare 61 dipendenti. I successivi sviluppi in Magistratura si sono risolti con l'assoluzione di Fiat Auto nel procedimento intentato dal sindacato e teso ad ottenere la condanna dell'azienda per comportamento antisindacale.

## Attività sociali, formazione e addestramento

Nel corso del 1979 sono proseguite le principali Attività Sociali riguardanti l'assistenza ai bambini ospitati negli asili nido, scuole materne e soggiorni di vacanza, la distribuzione di doni natalizi, l'erogazione di borse studio ai figli di dipendenti.

Anche quest'anno l'attività di formazione è stata assicurata dall'ISVOR. I dipendenti che hanno frequentato i diversi corsi sono stati 11.396 con 77.315 giornate di partecipazione.



*Analisi strutturale: un nuovo strumento per l'ottimizzazione delle strutture dei veicoli, con il sistema degli elementi finiti, in grado di garantire massima resistenza con il minimo peso. Laboratorio di Fiat Auto specializzato nella ricerca sull'inquinamento da gas di scarico, operante a Dearborn (Detroit - USA).*







## Società controllate Italia

### Abarth & C. S.p.A.

L'attività produttiva, principalmente rivolta all'elaborazione dei motopropulsori A112, si è configurata sugli stessi livelli del 1978.

Il fatturato dell'esercizio è stato pari a circa 23.700 milioni con un incremento del 17% rispetto ai valori dello scorso anno.

Gli investimenti sono ammontati a 3.700 milioni e riguardano quasi per l'intero l'acquisizione di un fabbricato industriale in Torino.

Con il 1980 è prevista l'integrazione delle attività sportive Abarth con quelle gestite direttamente da Fiat Auto.

### Autogestioni S.p.A.

Il consuntivo 1979 ha evidenziato un notevole dinamismo sul mercato dell'usato, anche in conseguenza delle difficoltà di consegna di vetture nuove.

Per quanto concerne l'attività di compravendita, sono state vendute 3.972 vetture con un incremento del +31,3% rispetto al 1978. Il relativo fatturato è pari a 12.002 milioni (+40,6%).

Le vendite su mandato hanno subito una leggera flessione, mentre sostanzialmente allineati rispetto allo scorso esercizio sono risultati i canoni derivanti dall'affitto di aree espositive a concessionari e Filiali Fiat Auto.

Il risultato economico appare ampiamente positivo ed in progresso sull'anno precedente.

### Ferrari S.p.A.

Nel 1979 la Società ha prodotto 2.221 vetture con un incremento del 14,5% rispetto al 1978. Le unità fatturate sono state 2.335, con un progresso del 24% sull'anno precedente e con una marcata prevalenza delle vendite all'esportazione (oltre l'80%); il fatturato complessivo è stato di 62.800 milioni con un aumento del 40%.

Gli investimenti effettuati sono stati pari a 7 miliardi, in prevalenza destinati alla realizzazione del nuovo modello «Mondial 8» presentato al Salone di Ginevra in marzo

1980. Il risultato economico dell'esercizio è stato positivo.

In campo agonistico Ferrari ha conquistato la Coppa del Mondo Costruttori e con Jody Scheckter e Gilles Villeneuve si è classificata al 1° e 2° posto del Campionato Mondiale di Formula 1.

### SASN — Società Autopiste Sperimentali Nardo

L'attività aziendale si è ulteriormente sviluppata nel corso del 1979.

L'utilizzo della pista, per prove e sperimentazioni, ha segnato un incremento del 4% sul 1978 passando da 126.000 a 131.000 ore annue di percorrenza, con più marcata progressione per i clienti Terzi (escluso cioè Società del Gruppo Fiat).

Gli investimenti dell'esercizio sono ammontati a 900 milioni e sono relativi alla costruzione di un nuovo tronco pista e alla realizzazione di una officina di riparazione e collaudo motori. Favorevoli i risultati d'esercizio.

### SEVEL S.p.A. — Società Europea Veicoli Leggeri

Il 1979 è stato il primo esercizio sociale, durato 15 mesi; nell'anno è iniziata la costruzione, in Val di Sangro, dello stabilimento per la produzione di veicoli commerciali leggeri, ad avanzata tecnologia, di progettazione congiunta Fiat Auto — Automobiles Peugeot — Automobiles Citroën.

A fronte dell'impegno finanziario per la realizzazione della prima fase dell'insediamento, si è data esecuzione parziale all'aumento del capitale sociale a L. 30 miliardi, concretizzando in tale occasione la compartecipazione, su basi paritetiche, del gruppo Peugeot - Citroën e Fiat Auto. È stato inoltre assunto un mutuo agevolato IMI di L. 100 miliardi la cui erogazione, in base allo stato di avanzamento lavori, è avvenuta nel 1979 per L. 30 miliardi.

*Nella pagina a fianco, in alto: una stazione del Robogate in funzione sulla linea Ritmo negli stabilimenti di Rivalta e di Cassino. Si tratta di un impianto automatico di assemblaggio e saldatura della carrozzeria, servito da robocarriers comandati da un computer per il rifornimento dei componenti. Caratteristica dell'impianto, progettato e realizzato da Comau, è l'estrema flessibilità offerta dal limitato numero di utensili operanti connessi al modello di vettura in produzione. Sotto, a sinistra: la Fiat 131 Abarth Rally, campione del mondo nel 1977 e nel 1978, prima assoluta al Rally di Montecarlo 1980 e attualmente in testa al campionato mondiale rally 1980. Questa vettura ha vinto 51 rallies internazionali negli ultimi tre anni.*

*A destra: la Ferrari T5 di formula 1, erede della prestigiosa monoposto campione del mondo 1979. La casa di Maranello, campione del mondo conduttori per 9 volte e vincitrice del campionato mondiale marche per 14 volte, ha presentato in giugno la nuova monoposto formula 1, Ferrari 126 C, equipaggiata con un motore sovralimentato con turbina a gas di scarico di 1,5 litri frazionati su 6 cilindri disposti a V (120°).*







## Estero

### Fiat Auto International Holding B.V. - Amsterdam

La Società, costituita nel marzo 1979 con un capitale sociale di 828.500.000 fiorini olandesi, detiene quote di controllo in 16 Affiliazioni commerciali operanti come importatori e distributori in Europa, Stati Uniti, Sud America e Africa.

Nell'esercizio è stata effettuata l'acquisizione della Lancia France S.A., successivamente apportata in Fiat Automobiles S.A. (Francia), e di una partecipazione nella Compania Colombiana Automotriz S.A. (C.C.A.) - Bogotá (Colombia).

Il risultato economico dell'esercizio è stato positivo ed ha consentito di deliberare un acconto dividendo pari a F. ol. 38.000.000.

### Fiat Automóveis S.A. - Brasile

L'andamento gestionale della Società ha subito nel 1979 i negativi effetti di un'accelerazione della dinamica

inflazionistica, con una svalutazione di ampia portata del Cruzeiro (30% in dicembre) e la riduzione degli incentivi all'esportazione.

La domanda autoveicolistica ha registrato, con oltre 850.000 vetture, una moderata crescita sul precedente esercizio; Fiat Automóveis ha complessivamente migliorato la propria posizione sul mercato, raggiungendo una penetrazione del 12% (11% 1978) e adeguatamente compensando la flessione delle vendite di vetture Alfa Romeo con un incremento delle consegne del modello 147 e dei veicoli commerciali leggeri.

Avendo già riportato nelle pagine precedenti i dati di produzione e di vendita, segnaliamo ancora che gli investimenti d'esercizio sono ammontati a 29 milioni di U\$, di cui circa il 75% destinati a miglioramenti di tecnologia e di prodotto.

Il risultato economico si presenta ancora negativo pur registrando un significativo miglioramento sull'esercizio precedente; si può ragionevolmente prevedere che tale miglioramento, proseguendo nel 1980 e negli esercizi successivi, consenta un'inversione di tendenza nell'andamento reddituale.

È infine proceduta regolarmente l'attività delle altre Società controllate.

*Nella pagina a fianco, in alto: con la Delta, «vettura dell'anno» per il 1980, la Lancia ripropone una berlina di alta classe nel settore delle vetture inferiori a quattro metri. Due le motorizzazioni e tre versioni (1300/4 marce, 1300/5 marce, 1500/5 marce). Sotto, a sinistra: la 132 con motore 2000 ad iniezione elettronica, potenza massima 122 CV e velocità di 175 km orari.*

*A destra, la Mondial 8, ultima nata in casa Ferrari. È un coupé a 2+2 posti, equipaggiato con un motore a 8 cilindri a V di 90°, che fornisce una potenza di 214 CV, consentendo una velocità massima di 230 km orari. È dotata di accensione elettronica e regolazione dell'anticipo comandata da un microelaboratore.*

*Sotto: la Lancia Beta «Trevi». È una nuova versione della berlina, la cui caratteristica fondamentale è la carrozzeria a tre volumi (cofano motore, abitacolo, cofano bagagli), un'impostazione più tradizionale. La Beta Trevi conserva le motorizzazioni 1600 e 2000 cc della due volumi più una versione due litri ad iniezione elettronica. La velocità massima è rispettivamente di 170 e 180 km orari.*

*Qui a lato: i veicoli commerciali di Fiat Auto nelle versioni 1979: in primo piano il Marengo, derivato dalla scocca 131 Panorama, con motorizzazione diesel Sofim, 2500 cc; dietro, il Fiorino, veicolo multiuso adatto per il lavoro e per il tempo libero, impostato su meccanica Fiat 127; il 242, ora disponibile con la nuova motorizzazione diesel da 2500 cc e 70 CV di potenza, sempre come pick-up, furgone, pulmino.*



## Andamento 1° trimestre 1980

Nel corso del 1° trimestre del 1980, in quasi tutti i Paesi industrializzati, sono state avviate politiche restrittive con marcati incrementi del costo del denaro e caduta dei tassi reali di espansione delle diverse economie.

L'andamento della domanda automobilistica in Europa si configura in leggera flessione sull'analogo periodo dello scorso esercizio essendo passata da 2.956 mila unità a 2.886, pur con tendenze differenziate tra i diversi Paesi. Ai decrementi registrati in Germania, Francia, e alcuni Mercati minori, tra cui Grecia, Danimarca, Olanda e Svezia, si contrappongono parzialmente i miglioramenti verificatisi in Italia e Gran Bretagna; in quest'ultimo Paese, peraltro, le prime indicazioni relative al mese di aprile indicano una decelerazione della domanda. Significativo è l'andamento delle Marche giapponesi, la cui quota sul totale dei Mercati Europei (Italia e Spagna escluse) è passata dal 7,1% nei primi tre mesi del 1979 al 10,6% negli stessi mesi del 1980.

Fiat Auto S.p.A. ha prodotto 400.000 vetture e veicoli commerciali, con un incremento del +8% rispetto al 1° trimestre del 1979. In Italia, sono state vendute 257.700 vetture dei marchi Fiat, Lancia e Autobianchi con un miglioramento sul corrispondente periodo del 1979. Sui mercati esteri le consegne alla rete primaria sono

risultate pari a 150.000 unità, con un decremento rispetto ai primi tre mesi dello scorso esercizio.

In questo primo scorcio d'anno si è iniziata la commercializzazione di due importanti novità: la Panda e la Ritmo Diesel.

La Panda è la « Grande utilitaria » degli anni '80 che permetterà a Fiat Auto di mantenere la leadership nel segmento specifico. La Ritmo Diesel rappresenta invece un ampliamento di gamma che assicura la presenza nel campo delle vetture diesel di media cilindrata, attualmente in forte espansione.

Con l'accordo siglato nei primi mesi del 1980 con Peugeot-Citroën in Argentina si è inteso proseguire nella strada delle collaborazioni internazionali finalizzate a massimizzare le economie di scala a livello di area e di prodotto.

## Risultato economico esercizio 1979

Il risultato economico ha subito l'influenza dei fattori negativi illustrati nella parte introduttiva della Relazione; questi hanno condizionato sfavorevolmente la gestione dell'esercizio la quale registra, dopo ammortamenti sulle immobilizzazioni tecniche per L. 220.428.607.816, la perdita di L. 97.200.443.915 che Vi proponiamo di riportare a nuovo.

*A sinistra, il nuovo impianto di verniciatura a polveri epossidiche, completamente automatizzato, in funzione nello stabilimento di Termini Imerese. Particolare della linea Panda con i robots a braccio antropomorfo. A destra la linea di saldatura automatica mediante robots delle scocche della 131 nello stabilimento di Mirafiori Carrozzeria.*





**Bilancio  
e conto dei Profitti  
e delle Perdite  
al 31 dicembre 1979**

# Bilancio Patrimoniale al 31 dicembre 1979

## Attività

IMMOBILIZZAZIONI		
<b>Beni materiali</b>		
Capitale Fisso		
Immobili civili	L.	72.748.234.496
Immobili industriali	L.	798.646.370.976
Impianti	L.	520.599.651.305
Macchinario	L.	402.922.988.657
Attrezzature di mezzi di produzione	L.	305.987.823.564
Mobili e dotazioni	L.	122.718.310.553
Mezzi di trasporto	L.	18.479.994.004
	L.	<b>2.242.103.373.555</b>
Lavori in corso (anticipi a Fornitori)	L.	8.671.325.968
	L.	<b>2.250.774.699.523</b>
<b>Beni immateriali</b>		
Marchi	L.	1.677.472
Brevetti	L.	233.686.831
Spese per ricerca	L.	5.559.057.150
	L.	<b>5.794.421.453</b>
<b>Partecipazioni, titoli e crediti finanziari</b>		
Partecipazioni		
Società controllate	L.	550.252.863.969
Società collegate	L.	151.061.972.797
	L.	<b>701.314.836.766</b>
Titoli di credito a reddito fisso	L.	7.812.718.232
Crediti finanziari		
Debitori diversi	L.	18.637.514.136
	L.	<b>727.765.069.134</b>
<b>Totale</b>	L.	<b>2.984.334.190.110</b>
<b>PATRIMONIO CIRCOLANTE</b>		
<b>Scorte di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci</b>	L.	<b>1.217.903.493.782</b>
<b>Forniture in corso (anticipi)</b>	L.	<b>2.832.998.834</b>
<b>Crediti</b>		
Crediti per forniture e servizi - con durata superiore ad un anno		
Clienti	L.	29.431.601.756
Società controllate	L.	50.198.816.427
Crediti per forniture e servizi - con durata inferiore ad un anno		
Clienti	L.	619.304.138.272
Società controllante	L.	16.057.987.275
Società controllate	L.	223.499.554.631
Società collegate	L.	52.398.321.315
	L.	<b>990.890.419.676</b>
Crediti verso Banche	L.	40.588.569.147
Altri crediti	L.	118.584.827.612
	L.	<b>1.150.063.816.435</b>
<b>Valori mobiliari</b>		
Denaro e valori in Cassa	L.	<b>14.264.343.867</b>
<b>Totale</b>	L.	<b>2.385.064.652.918</b>
<b>RATEI E RISCONTI</b>		
Ratei	L.	18.203.252.483
Risconti	L.	11.371.316.716
Costi pluriennali da ammortizzare	L.	43.436.940.173
<b>Totale</b>	L.	<b>73.011.509.372</b>
<b>PERDITA D'ESERCIZIO</b>	L.	<b>97.200.443.915</b>
<b>Totale come contro</b>	L.	<b>5.539.610.796.315</b>
<b>CONTI D'ORDINE</b>		
Cauzioni Amministratori	L.	2.800.000
Beni di Terzi	L.	19.988.327.419
Beni dell'Azienda presso Terzi	L.	55.871.651.092
Rischi speciali e debiti di garanzia	L.	317.815.287.260
Erario per componenti di reddito a deducibilità fiscale differita	L.	78.000.000.000
<b>Totale</b>	L.	<b>471.678.065.771</b>
<b>TOTALE</b>	L.	<b>6.011.288.862.086</b>

<b>CAPITALE SOCIALE</b>		
N. 1.200 milioni di azioni ordinarie	L.	1.200.000.000.000
<b>RISERVE</b>	L.	—
<b>FONDI PER AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI</b>		
Fondo ammortamento capitale fisso		
Immobili civili	L.	2.180.401.703
Immobili industriali	L.	23.035.202.598
Impianti	L.	59.921.189.040
Macchinario	L.	53.344.500.707
Attrezzature di mezzi di produzione	L.	65.711.220.167
Mobili e dotazioni	L.	13.541.059.374
Mezzi di trasporto	L.	2.695.034.227
	L.	<b>220.428.607.816</b>
Fondo accantonamento per rischi su crediti	L.	15.153.252.846
Fondo rischi e oneri futuri	L.	5.000.000.000
Fondo plusvalenze da reinvestire (art. 54 D.P.R. 29-9-1973 n. 597)	L.	184.820.126
Fondo indennità anzianità personale dipendente	L.	660.158.655.100
Fondo imposte	L.	300.000.000
<b>Totale</b>	L.	<b>901.225.335.888</b>
<b>DEBITI</b>		
Debiti verso Aziende ed Istituti di credito		
a medio e lungo termine		
con garanzia reale	L.	376.089.268.071
senza garanzia reale	L.	202.289.338.838
	L.	<b>578.378.606.909</b>
a breve termine	L.	266.819.866.050
	L.	<b>845.198.472.959</b>
Debiti finanziari verso Società del Gruppo		
Società controllante	L.	487.302.799.549
Società controllate	L.	6.307.901.118
	L.	<b>493.610.700.667</b>
Anticipi da Clienti per forniture	L.	<b>4.631.983.695</b>
Debiti per forniture e servizi		
con durata superiore ad un anno		
Fornitori	L.	91.216.151
con durata inferiore ad un anno		
Fornitori	L.	1.681.242.701.013
Società controllante	L.	24.413.276.666
Società controllate	L.	23.178.227.416
Società collegate	L.	64.441.905.434
	L.	<b>1.793.367.326.680</b>
Altri debiti	L.	<b>72.257.355.999</b>
<b>Totale</b>	L.	<b>3.209.065.840.000</b>
<b>RATEI E RISCONTI</b>		
Ratei	L.	214.728.720.431
Risconti	L.	14.590.899.996
<b>Totale</b>	L.	<b>229.319.620.427</b>

Passività

**Totale passività** L. **5.539.610.796.315**

<b>CONTI D'ORDINE</b>		
Depositanti cauzioni	L.	2.800.000
Beni di Terzi	L.	19.988.327.419
Beni dell'Azienda presso Terzi	L.	55.871.651.092
Rischi speciali e debiti di garanzia	L.	317.815.287.260
Componenti di reddito a deducibilità fiscale differita	L.	78.000.000.000
<b>Totale</b>	L.	<b>471.678.065.771</b>

**TOTALE** L. **6.011.288.862.086**



# Conto dei Profitti e delle Perdite Esercizio 1979

## Perdite (componenti negativi di reddito)

SPESE DI ESERCIZIO E ESISTENZE INIZIALI		
Spese per acquisti di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci	L.	4.625.179.468.362
Spese per prestazioni di lavoro subordinato		
Retribuzioni	L.	1.078.587.819.421
Contributi obbligatori	L.	377.483.848.075
Accantonamento fondo indennità anzianità personale dipendente	L.	135.756.903.078
Spese per prestazioni di servizi	L.	671.157.420.824
Ammortamenti		
Capitale fisso		
Immobili civili	L.	2.180.401.703
Immobili industriali	L.	23.035.202.598
Impianti	L.	59.921.189.040
Macchinario	L.	53.344.500.707
Attrezzature di mezzi di produzione	L.	65.711.220.167
Mobili e dotazioni	L.	13.541.059.374
Mezzi di trasporto	L.	2.695.034.227
Marchi	L.	155.543
Brevetti	L.	74.175.085
Costi pluriennali	L.	6.086.349.700
Accantonamenti a copertura		
svalutazione crediti	L.	3.180.447.048
rischi e oneri futuri	L.	5.000.000.000
Imposte e tasse indirette dell'esercizio		
corrisposte	L.	3.394.403.902
Altre spese	L.	24.059.938.249
<b>Totale</b>	<b>L.</b>	<b>7.150.389.537.103</b>
ONERI FINANZIARI		
Interessi sui debiti verso:		
Società controllante	L.	21.949.330.728
Interessi sui debiti verso Aziende ed Istituti di credito	L.	47.227.215.409
Interessi sugli altri debiti	L.	1.077.137.486
Sconti e altri oneri finanziari	L.	73.977.348.818
Minusvalenze risultanti da valutazioni di Bilancio		
Titoli di credito a reddito fisso	L.	48.334.493
<b>Totale</b>	<b>L.</b>	<b>144.279.366.934</b>
ONERI STRAORDINARI		
Perdite		
su beni del capitale fisso	L.	7.204.246.362
Sopravvenienze passive	L.	5.088.047.587
<b>Totale</b>	<b>L.</b>	<b>12.292.293.949</b>
IMPOSTE DIRETTE		
dell'esercizio		
corrisposte	L.	7.762.478
accantonate	L.	300.000.000
<b>Totale</b>	<b>L.</b>	<b>307.762.478</b>
<b>TOTALE</b>	<b>L.</b>	<b>7.307.268.960.464</b>

RICAVI DI ESERCIZIO E RIMANENZE FINALI		
<b>Ricavi</b>		
Cessione di beni		
mezzi di trasporto		
autovetture e veicoli commerciali	L.	5.540.214.155.426
componenti per veicoli industriali	L.	10.249.892.621
produzioni meccaniche		
attrezzature	L.	17.049.286.929
materie plastiche, gomma, chimica		
combustibili solidi, liquidi, gassosi	L.	6.836.961.696
	L.	<b>5.574.350.296.672</b>
Prestazioni di servizi	L.	236.038.981.546
	L.	<b>5.810.389.278.218</b>
Incrementi degli impianti e di altri beni per lavori interni	L.	41.187.902.038
Altri proventi di esercizio	L.	20.668.569.455
Proventi degli investimenti immobiliari	L.	1.670.301.145
Rimanenze finali di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci	L.	1.217.903.493.782
	<b>Totale</b>	<b>L. 7.091.819.544.638</b>
<b>PROVENTI FINANZIARI</b>		
<b>Dividendi delle partecipazioni in:</b>		
Società controllate	L.	16.292.000.000
Società collegate	L.	210.000.000
Interessi dei titoli di credito a reddito fisso	L.	683.869.676
Interessi dei crediti verso Banche	L.	2.360.088.423
<b>Interessi dei crediti verso:</b>		
Società controllante	L.	20.302.098
Società controllate	L.	1.333.870.633
Società collegate	L.	22.600.000
Interessi dei crediti verso la clientela	L.	8.734.241.573
Interessi di altri crediti	L.	1.357.463.401
Altri proventi finanziari	L.	77.079.494.354
	<b>Totale</b>	<b>L. 108.093.930.158</b>
<b>PROVENTI STRAORDINARI</b>		
<b>Plusvalenze su realizzo di:</b>		
Capitale fisso	L.	2.030.039.386
Sopravvenienze attive	L.	8.125.002.367
	<b>Totale</b>	<b>L. 10.155.041.753</b>
<b>PERDITA D'ESERCIZIO</b>		<b>L. 97.200.443.915</b>

**Profitti**  
(componenti positivi di reddito)

**TOTALE** L. **7.307.268.960.464**

I Sindaci:  
Federico Gamna  
Giuseppe Arnulfo  
Dario Miaja



## Avvertenza

Lo Stato Patrimoniale al 31 dicembre 1979 ed il Conto Economico sono presentati a milioni di lire e in forma riclassificata secondo gli schemi prevalenti nella prassi internazionale così da offrire una rappresentazione della situazione patrimoniale-finanziaria più percepibile da parte del mondo finanziario internazionale.

## Stato Patrimoniale «riclassificato» al 31 dicembre 1979 (importi espressi in milioni di lire)

### Attività

ATTIVITÀ A BREVE	
Cassa e disponibilità presso banche ed enti	54.853
Crediti per forniture e servizi	911.260
Meno - Fondo rischi su crediti	(15.153)
Altri crediti	118.585
Anticipi per forniture in corso - Fornitori	2.833
Scorte di magazzino	1.217.903
Ratei e risconti attivi	29.575
Totale attività a breve	<b>2.319.856</b>

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	
Crediti per forniture e servizi con scadenza superiore ad un anno	79.631
Finanziamenti a Terzi	18.637
Partecipazioni	701.315
Titoli di credito a reddito fisso	7.813
Totale immobilizzazioni finanziarie	<b>807.396</b>

IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE	
Meno - Fondo ammortamento	(220.429)
Netto	<b>2.030.346</b>

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI E COSTI PLURIENNALI	
	49.231
Totale attività immobilizzate	<b>2.886.973</b>
Totale attività	<b>5.206.829</b>

### Passività e patrimonio netto

PASSIVITÀ A BREVE	
Debiti verso Banche	266.820
Quote finanziamenti a medio-lungo termine scadenti entro un anno	93.660
Debiti per forniture e servizi	1.793.276
Altri debiti	72.257
Anticipi per forniture da Clienti	4.632
Ratei e risconti passivi	229.320
Fondo imposte	300
Totale passività a breve	<b>2.460.265</b>

PASSIVITÀ A MEDIO E LUNGO TERMINE E FONDI	
Debiti per forniture e servizi con scadenza superiore ad un anno-Fornitori	91
Finanziamenti al netto delle quote scadenti entro un anno	978.329
Fondo indennità anzianità personale dipendente	660.159
Altri fondi	5.185
Totale passività a medio-lungo termine e fondi	<b>1.643.764</b>

PATRIMONIO NETTO	
Capitale sociale	1.200.000
Perdita d'esercizio	(97.200)
Totale patrimonio netto	<b>1.102.800</b>

**Totale passività, patrimonio netto 5.206.829**

<b>RICAVI</b>	
Cessioni di beni	5.574.350
Prestazioni di servizi	236.039
<b>Totale ricavi</b>	<b>5.810.389</b>
<b>COSTI E SPESE D'ESERCIZIO</b>	
Acquisti di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci	3.608.569
Spese per prestazioni di lavoro subordinato	1.456.071
Accantonamento fondo indennità anzianità personale dipendente	135.757
Spese per prestazioni di servizi	671.157
Ammortamenti	226.589
Accantonamenti a copertura	8.180
Altre spese	24.060
Meno - Produzioni interne, rimborsi all'esportazione, ecc.	(59.761)
Meno - Variazione scorte	(201.293)
<b>Totale costi e spese d'esercizio</b>	<b>5.869.329</b>
<b>PERDITA OPERATIVA</b>	<b>(58.940)</b>
<b>PROVENTI/(ONERI) FINANZIARI</b>	
Interessi attivi	14.512
Interessi passivi	(70.253)
Altri proventi finanziari - importo netto	3.054
Dividendi da partecipazioni	16.502
<b>Totale netto proventi/(oneri) finanziari</b>	<b>(36.185)</b>
<b>ALTRI PROVENTI/(ONERI)</b>	
Realizzo di immobilizzazioni tecniche - importo netto	(5.174)
Sopravvenienze, proventi e oneri diversi - importo netto	3.399
<b>Totale altri proventi/(oneri)</b>	<b>(1.775)</b>
<b>PERDITA PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>(96.900)</b>
<b>IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>(300)</b>
<b>PERDITA D'ESERCIZIO</b>	<b>(97.200)</b>

## Conto dei Profitti e delle Perdite « riclassificato » per l'esercizio 1979

(Importi espressi in milioni di lire)



**Prospetto  
delle variazioni  
nella situazione  
patrimoniale-  
finanziaria  
avvenute nello  
esercizio 1979**

(Importi espressi in milioni di lire)

<b>FONDI GENERATI DALLA GESTIONE</b>	
Perdita d'esercizio	(97.200)
Ammortamenti	226.589
Accantonamento fondo indennità anzianità	151.567
Accantonamenti a copertura	8.180
	<b>289.136</b>
<b>ALTRE FONTI DI FINANZIAMENTO</b>	
Disinvestimento di immobilizzazioni tecniche (netto)	15.328
Assunzione finanziamenti a medio-lungo termine al netto quote scadute nell'anno	160.511
Finanziamento da Fiat S.p.A.	487.303
Diminuzione di immobilizzazioni finanziarie	114.346
	<b>777.488</b>
	<b>1.066.624</b>
<b>IMPIEGO DEI FONDI</b>	
Acquisizione di immobilizzazione tecniche	348.920
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	639.581
Rimborso di finanziamenti a medio e lungo termine	38.126
Indennità anzianità liquidata	25.367
Altri impieghi	75.715
	<b>1.127.709</b>
<b>AUMENTO DELLE PASSIVITÀ NETTE A BREVE</b>	<b>61.085</b>
<b>VARIAZIONI NEI COMPONENTI LE PASSIVITÀ NETTE A BREVE</b>	
<b>Attività a breve</b>	
Cassa e disponibilità presso Banche	43.895
Crediti per forniture e servizi	489.627
Scorte di magazzino	201.293
Altre attività a breve	24.097
	<b>758.912</b>
<b>Passività a breve</b>	
Debiti verso Banche	209.970
Quote finanziamenti a medio-lungo termine scadenti entro un anno	43.180
Debiti per forniture e servizi	541.110
Altre passività a breve	25.737
	<b>819.997</b>
<b>AUMENTO DELLE PASSIVITÀ NETTE A BREVE</b>	<b>61.085</b>

## Principali indici economici e patrimoniali esercizio 1979

INDICI PATRIMONIALI	
Fondo ammortamento Immobilizzazioni tecniche lorde	9,8
Attività a breve Passività a breve	94,3
Attività immobilizzate Patrimonio netto (Mezzi propri)	261,8
Attività immobilizzate Patrimonio netto + Passività a medio-lungo termine e Fondi	105,1
Patrimonio netto Mezzi di terzi	32,1

INDICI DI GESTIONE	
Costo del lavoro Fatturato	27,4
Oneri finanziari Fatturato	2,5
Fatturato Immobilizzazioni tecniche lorde	258,1

INDICI DI REDDITIVITÀ	
Perdita d'esercizio Fatturato	(1,7)
Perdita d'esercizio Patrimonio netto	(8,8)
Perdita d'esercizio + Ammortamento immobilizzazioni tecniche Immobilizzazioni tecniche lorde	5,5
Perdita d'esercizio + Ammortamento immobilizzazioni tecniche Fatturato	2,1



## Note illustrative al bilancio

### Attività

#### IMMOBILIZZAZIONI

##### Beni materiali

Risultano costituiti da (in milioni di lire):

	Apporto	Variazioni dell'esercizio		Valori al 31/12/1979
		Incrementi	Dismissioni	
Immobili civili	72.612	136	—	72.748
Immobili industriali	770.486	29.106	946	798.646
Impianti	429.611	95.711	4.722	520.600
Macchinario	328.397	76.879	2.353	402.923
Attrezzature di mezzi di produzione	215.766	91.396	1.174	305.988
Mobili e dotazioni	83.937	38.996	215	122.718
Mezzi di trasporto	13.976	10.422	5.918	18.480
	<b>1.914.785</b>	<b>342.646</b>	<b>15.328</b>	<b>2.242.103</b>
Lavori in corso (anticipi a fornitori)	2.398	6.274	—	8.672
<b>Totale</b>	<b>1.917.183</b>	<b>348.920</b>	<b>15.328</b>	<b>2.250.775</b>

Sono valutati al valore di conferimento per le immobilizzazioni ricevute in apporto ed al costo di acquisizione per gli investimenti dell'esercizio.

Gli investimenti dell'esercizio hanno riguardato innovazioni tecnologiche e rinnovo della gamma dei prodotti per il 46%, adeguamento della capacità produttiva per il 44% e sostituzione di impianti, nonché miglioramenti per ecologia e ambiente, per il residuo 10%.

I costi di manutenzione sono stati addebitati interamente al Conto Economico.

I disinvestimenti dell'esercizio sono relativi a sostituzioni di beni dismessi dal processo produttivo ed a cessioni di immobili industriali.

I lavori in corso ammontano al 31 dicembre 1979 a L. 8.672 milioni e sono principalmente relativi ad anticipi a fornitori per beni immobiliari, attrezzature mezzi di produzione, impianti e macchinari.

##### Beni immateriali

Sono rappresentati da (in milioni di lire):

marchi	2
brevetti	234
spese di ricerca	5.559
	<b>5.795</b>

##### • Marchi e Brevetti

I valori iscritti al 31 dicembre 1979 rappresentano il valore di apporto ed i costi di ottenimento ridotti della quota di ammortamento, pari al 20%, portata a debito

del conto economico.

##### • Spese di ricerca

Sono iscritte al valore di conferimento della Capogruppo, al netto del recupero avvenuto nei confronti di Terzi e incrementato della quota dei costi sostenuti nell'anno rinviata agli esercizi futuri secondo il criterio di prudente apprezzamento.

Le spese saranno ammortizzate a carico degli esercizi nei quali verranno conseguiti i ricavi derivanti dalla cessione dei beni prodotti con l'utilizzo dei risultati della ricerca.

##### Partecipazioni

In relazione a quanto precedentemente esposto sull'andamento delle attività delle singole partecipate si è ritenuto di poter adottare come criterio di valutazione il valore di apporto per quelle conferite dalla Capogruppo in data 1/1/1979 ed il costo di acquisizione per gli aumenti di capitale sottoscritti e le partecipazioni assunte nel corso dell'esercizio.

Nel prospetto seguente sono analizzate le partecipazioni in essere al 31 dicembre 1979 ripartite tra partecipazioni in Società controllate e collegate.

##### Titoli di credito a reddito fisso

Sono valutati in bilancio al costo di acquisizione e per quelli quotati in borsa alla media dei prezzi di compenso dell'ultimo trimestre dell'esercizio se inferiore. Dell'ammontare complessivo iscritto a bilancio L. 2.365 milioni costituiscono cauzione o pegno a garanzia contratti.

(milioni di lire)	Conferimento al 1/1/1979	Aumenti di capitale e nuove assunzioni	Valutazioni in Bilancio	Capitale di proprietà Fiat Auto al 31/12/1979 %	Valore nominale
<b>Società controllate</b>					
Investimenti in Italia					
ABARTH & C. S.p.A. - Torino		515	515	100	750
AUTOGESTIONI S.p.A. - Torino		575	575	100	500
SASN S.p.A. - Autopiste Sperimentali Nardò - Nardò		1.362	1.362	100	1.000
SIRA S.r.l. - Soc. Ind. Ricerche Automotoristiche - Torino		1	1	100	1
UICA S.p.A. - Unione Ital. Costruttori Autoveicoli - Torino		499	499	55,41	166
FERRARI S.p.A. - Esercizio Fabbr. Autom. e Corse - Modena		1.157	1.157	50	500
Investimenti all'Estero					
FIAT AUTOMÓVEIS S.A. - Betim	61.657	136.554	198.211	52,10	61.645
FIAT AUTO INTERNATIONAL HOLDING B.V. - Amsterdam		347.933	347.933	100	351.284
<b>Totale controllate</b>	<b>61.657</b>	<b>488.596</b>	<b>550.253</b>		<b>415.846</b>
<b>Società collegate</b>					
Investimenti in Italia					
SEVEL S.p.A. - Società Europea Veicoli Leggeri - Atesa		6.120	6.120	50	15.000
ISVOR FIAT S.p.A. - Soc. Sviluppo Adestr. Industr. - Torino		222	222	37	222
CENTRO RICERCHE FIAT S.p.A. - Orbassano (Torino)		4.500	4.500	45	4.500
HERTZ ITALIANA S.p.A. - Roma		1.103	1.103	25	375
FIAT SE.P.IN. S.p.A. - Servizi per l'Industria - Torino		612	612	24,48	612
S.E.S. S.p.A. - Sistemi Energia Sud - Brindisi		45	45	15	45
Investimenti all'Estero					
TOFAS - Türk Otomobil Fabrikasi A/S - Istanbul		7.635	7.635	41,50	3.177
SEAT S.A. - Soc. Españ. Automóviles de Turismo - Madrid		127.855	127.855	41,08	63.415
VAN DOORNE'S TRANSMISSIE B.V. - Tilburg		2.970	2.970	24	3.053
<b>Totale collegate</b>		<b>151.062</b>	<b>151.062</b>		<b>90.399</b>
<b>Totale</b>	<b>61.657</b>	<b>639.658</b>	<b>701.315</b>		<b>506.245</b>

### Crediti finanziari

Per L. 18.095 milioni sono rappresentati da crediti relativi a contratto di collaborazione tecnica con la Zavodi Crvena Zastava e consolidati in partecipazione finanziaria in detta società.

### PATRIMONIO CIRCOLANTE

#### Scorte di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci

Sono costituite da (milioni di lire):

Materie prime	299.631
Prodotti in corso di lavorazione	297.544
Prodotti finiti	620.728

Per la loro valutazione si è seguito il criterio del minore tra il costo di acquisto o di produzione, ed il valore di mercato o di presumibile realizzo.

Il costo di acquisto riflette la media dei prezzi di acquisizione sostenuti nell'esercizio, comprensivi degli oneri accessori di diretta imputazione.

Il costo di produzione è stato determinato sulla base della capacità produttiva normale degli stabilimenti dell'Azienda ed è comprensivo delle spese industriali di fabbricazione e relativi ammortamenti calcolati con il metodo lineare.



### Forniture in corso (anticipi)

L. 2.833 milioni

Sono iscritti al loro valore nominale. Gli anticipi in valuta estera sono allineati al cambio in essere alla chiusura dell'esercizio se inferiore a quello di libro.

### Crediti per forniture e servizi

Sono iscritti in bilancio per complessive L. 990.890 milioni corrispondenti al valore nominale. L'allineamento al valore di presumibile realizzo è ottenuto mediante l'apposito fondo al passivo. Il controvalore in lire dei crediti in valuta estera risulta allineato al meno favorevole fra i cambi storici utilizzati per le registrazioni nel corso dell'esercizio e quelli al 31 dicembre 1979.

I crediti con scadenza superiore ad un anno rappresentano una limitata percentuale dei crediti complessivi e sono per l'88% coperti da garanzie cambiarie.

### Crediti verso Banche

Assommano al 31/12/1979 in L. 40.589 milioni complessivi e sono rappresentati da depositi in conto corrente ordinario, conti valutari e da fondi in viaggio.

### Altri crediti

Sono esposti in bilancio al valore nominale e risultano così motivati (in milioni):

Crediti verso Erario per IVA	40.411
Crediti verso il personale dipendente per acconti contrattuali, anticipi trattamento malattia e vari	48.864
Depositi cauzionali in denaro	1.915
Società controllate e collegate per dividendi	16.322
Diversi per partite varie	11.073
	<b>118.585</b>

### RATEI E RISCONTI

#### Ratei e Risconti Attivi

Sono stati iscritti in bilancio sulla base del criterio di competenza temporale ed economica. Risultano così dettagliati (in milioni di lire):

	Ratei	Risconti
Interessi attivi	503	
Proventi e recuperi diversi	657	
Rimborsi dazio e diritti doganali su prodotti esportati, imposta di fabbricazione su consumo carburante	17.043	
Costo retribuzioni anticipate		6.727
Oneri finanziari		1.762
Varie		2.882
	<b>18.203</b>	<b>11.371</b>

### Costi pluriennali da ammortizzare

I costi pluriennali da ammortizzare esposti in bilancio sono relativi a (milioni di lire):

Disaggio su mutui IMI	8.019
Spese di costituzione Società ed aumento Capitale Sociale	9.667
Costi ad utilizzazione pluriennale conseguenti a ristrutturazioni di lay-out	8.855
Quote pregresse dell'indennità anzianità conseguenti a rinnovi contrattuali	15.810
Varie	1.086
	<b>43.437</b>

Gli importi sono già al netto delle quote di competenza portate a debito del conto economico. I piani di ammortamento sono stati stilati secondo le disposizioni dell'art. 2426 del Codice Civile e sulla base del nostro prudente apprezzamento.

## Passività

### CAPITALE SOCIALE

Nel corso dell'esercizio, in base alla deliberazione dell'Assemblea Straordinaria degli Azionisti del 21/12/1978, il Capitale Sociale è stato aumentato dall'iniziale L. 1 miliardo a L. 1.200 miliardi mediante emissione di n. 1.199.000.000 azioni ordinarie del valore nominale di L. 1.000 cadauna.

### FONDI PER AMMORTAMENTI ED ACCANTONAMENTI

#### Fondo ammortamento Capitale Fisso

Gli ammortamenti imputati al Conto Economico riflettono l'effettivo deperimento subito dai cespiti in relazione all'uso ed all'obsolescenza tecnica-economica; ammontano a complessive L. 220.429 milioni e risultano dall'applicazione con il metodo lineare dei massimi coefficienti ordinari previsti dalla legislazione fiscale vigente, ai sensi dell'art. 68 del D.P.R. n. 597 del 29/9/1973, sui valori conferiti in apporto, ridotti del 50% sugli ulteriori investimenti dell'esercizio.

In dettaglio le aliquote massime ed i relativi valori assoluti sono i seguenti:

(milioni di lire)	Aliquota %	Fondo ad inizio anno	Stanziamenti dell'esercizio su		Fondo al 31/12/79
			Valori di apporto	Investimenti	
Immobili civili	3		2.179	2	2.181
Immobili industriali	3		22.675	360	23.035
Impianti	10-17,50		53.824	6.097	59.921
Macchinario	10-17,50		47.897	5.448	53.345
Attrezzature di mezzi di produzione	25		54.580	11.131	65.711
Mobili e dotazioni	12		10.952	2.589	13.541
Mezzi di trasporto	20		1.692	1.003	2.695
		—	<b>193.799</b>	<b>26.630</b>	<b>220.429</b>
Media sul totale dei cespiti in corso di ammortamento					
	10,2				

Gli ammortamenti dell'esercizio rappresentano il 4% del fatturato per cessione di beni e risultano allineati ai valori delle principali Case automobilistiche in considerazione della struttura produttiva dell'Azienda che non comprende gli impianti di fonderia attribuiti ad altre Società del Gruppo Fiat.

Non sono entrati in ammortamento cespiti per un valore di L. 18.279 milioni in quanto non ancora immessi nel processo produttivo alla data del 31 dicembre 1979.

#### **Fondo accantonamento per rischi su crediti**

Il fondo ricevuto in apporto registra un incremento netto di L. 616 milioni ed assomma a fine esercizio a L. 15.153 milioni pari all'1,53% dei crediti in essere alla stessa data.

#### **Fondo rischi ed oneri futuri**

Lo stanziamento è stato effettuato per coprire eventuali oneri futuri relativi alla produzione venduta nell'esercizio.

**Fondo plusvalenze da reinvestire** D.P.R. 29/9/1973 n. 597 Art. 54

Iscritto per L. 185 milioni rappresenta le plusvalenze realizzate rispetto ai valori di libro in seguito a liquidazioni danni da incendio di unità produttive.

#### **Fondo indennità anzianità personale dipendente**

L'entità del fondo è stata determinata sulla base dell'anzianità raggiunta a fine esercizio da ciascun dipendente e in osservanza delle disposizioni legislative e dei contratti di lavoro aziendali e nazionali.

Il valore del fondo conferito in apporto, pari a L. 533.959 milioni, è stato movimentato nel corso dell'esercizio per l'utilizzo a favore del personale uscito, per l'incremento conseguente a trasferimenti di personale da Società del Gruppo e per la quota maturata nell'anno ammontante a L. 151.567 milioni. Quest'ultima comprende le quote di indennità pregresse conseguenti ai rinnovi contrattuali ammontanti a L. 27.448 milioni di cui 15.810 rinviati agli esercizi 1980-1981.

#### **Fondo imposte** L. 300 milioni

Rappresenta l'accantonamento dell'ILOR di competenza dell'esercizio sui redditi immobiliari ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. n. 599 del 29/9/1973.

### **DEBITI**

#### **Debiti verso Aziende ed Istituti di credito a medio e lungo termine**

Rappresentati da assunzioni relative all'operazione di scorporo ed ulteriori assunzioni dirette nel corso del 1979 tra le quali si evidenziano i prestiti con garanzia reale IMI per le zone di Termoli e Termini Imerese nonché quelli, senza garanzia reale, da Isveimer per zone Cassino, Sulmona e Termoli e da Banco di Sicilia per zona di Torino.

I finanziamenti in valuta sono espressi al cambio in essere al momento dell'assunzione essendo risultato meno favorevole rispetto a quello di chiusura d'esercizio.

Il prospetto seguente analizza la composizione di tale posta.



<b>Con garanzia reale</b> (milioni di lire)	Scadenza del Prestito	Tasso annuo %	Importo al 31/12/1979
<b>Valuta Italiana</b>			
IMI - per acquisto beni avanzate tecnologie	1980	6,09	5
IMI - per zona di Pescara	1980	3	61
IMI - per zona di Cassino	1986	4	31.450
IMI - per zona di Cassino	1990	7,5	4.729
IMI - per zona di Cassino	1990	8,85	1.425
IMI - per zona di Cassino	1985	7,5	33.946
IMI - per zona di Cassino	1988	8,8	40.000
IMI - per zona di Cassino	1988	8,85	7.100
ICIPU - per zona di Cassino	1984	8,7	9.127
IMI - per zona di Termini Imerese	1984	3	648
IMI - per zona di Termini Imerese	1984	4	891
IMI - per zona di Termini Imerese	1985	4	396
IMI - per zona di Termini Imerese	1986	3	594
IMI - per zona di Termini Imerese	1987	3	139
IMI - per zona di Termini Imerese	1988	8,85	18.500
IMI - per zona di Termini Imerese	1988	8,8	8.000
IMI - per zona di Termini Imerese	1988	9,25	22.000 (1)
IMI - per zona di Sulmona	1987	4	4.663
IMI - per zona di Sulmona	1990	7,50	786
IMI - per zona di Termoli	1988	6	19.016
IMI - per zona di Termoli	1990	7,5	21.780
IMI - per zona di Termoli	1987	10,25	2.000 (1)
IMI - per zona di Termoli	1987	10	4.000 (1)
IMI - per zona di Termoli	1994	8,85	4.450 (1)
IRFIS - Istituto Regionale per il Finanziamento alle Industrie in Sicilia - per Filiale di Palermo	1980	3	29
Istituto di Credito Fondiario delle Venezie - per costruzione immobili in Verona e Padova	1980	8	43
ISVEIMER - per Filiale di Bari	1984	3	243
IMI - per Filiale di Napoli	1991	5,30	346
IMI - per zona di Salussola	1989	8,30	3.250
IMI - per zona di Verrone	1989	8,30	3.350
IMI - per zona di Torino e Chivasso	1986	14	6.746
IMI - per zona di Torino e Chivasso	1987	14,5	12.888
IMI - per zona di Torino e Chivasso	1988	13,80	5.781
IMI	1989	10,6	104.907
<b>Valuta Estera</b>			
EXIMBANK - tranche 1971	1981	6,50	2.800
<b>Totale con garanzia reale</b>			<b>376.089</b>

(1) Assunzioni dirette da Fiat Auto S.p.A.

(a) Tasso dell'1,50% superiore a quello praticato sui depositi vincolati per almeno 48 mesi dai principali Istituti di Credito a medio termine.

(b) Tasso dell'1,75% inferiore al « prime rate ».

<b>Senza garanzia reale</b> (milioni di lire)	Scadenza del Prestito	Tasso annuo%	Importo al 31/12/1979
<b>Valuta Italiana</b>			
Mediobanca	1983	(a)	7.500
ISVEIMER - per zona di Cassino, Sulmona, Termoli	1986	14	32.500 (1)
ISVEIMER - per zona di Cassino, Sulmona, Termoli	1986	14	17.500 (1)
Banco di Sicilia - per zona di Torino	1985	(b)	50.000 (1)
<b>Istituti finanziari per finanziamenti su esportazioni</b>			
<b>Valuta Italiana</b>			
Mediobanca	diverse	diversi	2.661
IMI	diverse	diversi	34.045
Interbanca	diverse	diversi	6.301
Efibanca	diverse	diversi	11.329
ICIPU	diverse	diversi	155
Banca Nazionale del Lavoro	diverse	diversi	87
Banco di Napoli	diverse	diversi	3.679
Banco di Sicilia	diverse	diversi	3.505
<b>Valuta Estera</b>			
ICIPU	diverse	diversi	33.028
<b>Totale senza garanzia reale</b>			<b>202.290</b>
<b>Totale generale</b>			<b>578.379</b>

#### Debiti verso Aziende ed Istituti di Credito a breve termine

L'indebitamento al 31/12/1979 risulta di L. 266.820 milioni ed è costituito per L. 181.596 milioni da anticipazioni in divisa a fronte di crediti in valuta verso l'Estero e per la restante parte da scoperti in conto corrente.

#### Debiti finanziari verso Società del Gruppo

Tali debiti sono costituiti per L. 487.303 milioni da finanziamenti della Società Capogruppo.

#### Anticipi da Clienti per forniture

Ammontano a L. 4.632 milioni e sono a fronte di forniture commerciali non ancora eseguite.

#### Debiti per forniture e servizi

I debiti per forniture e servizi iscritti per L. 1.793.367 milioni risultano così ripartiti:

Italia	1.589.112
Estero	204.255

I debiti in valuta estera sono allineati ai cambi di chiusura dell'esercizio se meno favorevoli rispetto a quelli di libro.

#### Altri debiti

Gli altri debiti in essere al 31/12/1979 sono così motivati (in milioni di lire):

Depositi cauzionali di terzi	5.665
Enti previdenziali diversi	39.056
Erario per ritenute IRPEF	20.943
Varie	6.593
	<b>72.257</b>

#### RATEI E RISCONTI

La composizione di tale posta al 31/12/1979 per principali raggruppamenti è la seguente (milioni di lire):

	Ratei	Risconti
Lavoro ed oneri relativi	186.317	
Oneri finanziari	20.498	
Prestazioni di terzi	4.658	
Varie	3.256	122
Proventi finanziari di competenza esercizi futuri - interessi su tratte		14.469
	<b>214.729</b>	<b>14.591</b>



---

## **CONTI D'ORDINE**

---

### **Beni di Terzi e Beni dell'Azienda presso Terzi**

Sono costituiti principalmente dalle seguenti voci:

merci in deposito  
macchinari ed attrezzature in uso  
titoli di credito a garanzia contratti di forniture  
titoli azionari depositati a custodia o vincolati a cauzione di cariche di amministratori.

### **Rischi speciali e debiti di garanzia**

Sono rappresentati dalle seguenti partite:

fidejussioni a garanzia prestate a favore di Terzi e Società  
impegni per effetti emessi a favore di Istituti finanziari  
rischi su effetti in circolazione.

La rappresentazione del conto dei profitti e delle perdite è conforme a quanto disposto dall'art. 2425 bis del Codice Civile.

Si espone un commento alle principali poste.

#### **SPESE DI ESERCIZIO E RIMANENZE INIZIALI**

##### **Spese per acquisti di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e merci.**

Iscritte per complessive L. 4.625.179 milioni, sono comprensive di beni ricevuti in apporto per L. 1.016.610 milioni.

##### **Spese per prestazioni di lavoro subordinato**

Comprendono le retribuzioni al personale dipendente ed i relativi contributi obbligatori. Assommano a totale L. 1.456.072 milioni.

##### **Accantonamento al fondo indennità anzianità personale dipendente**

L'importo di L. 135.757 milioni rappresenta il saldo fra quanto maturato a carico dell'esercizio 1979 ammontante a L. 151.567 milioni e la quota di indennità pregressa conseguente ai rinnovi contrattuali rinviata ai futuri esercizi 1980-1981. Tale quota di L. 15.810 milioni risulta iscritta all'attivo dello Stato Patrimoniale nella voce « Costi pluriennali da ammortizzare ».

##### **Spese per prestazioni di servizi**

L'analisi per raggruppamenti principali è la seguente (milioni di lire):

Lavorazione di terzi su beni di nostra proprietà	189.478
Spese accessorie di vendita e pubblicitarie	285.400
Prestazioni varie da persone fisiche e giuridiche, altre	196.279

##### **Ammortamenti**

Il computo degli ammortamenti a carico esercizio è avvenuto secondo le aliquote ed i criteri già illustrati nel commento al bilancio patrimoniale.

##### **Accantonamenti a copertura**

Svalutazione crediti. Ammonta a L. 3.180 milioni pari al 3.21‰ ed è nei limiti

di quanto previsto dall'Art. 66 del D.P.R. 597 del 29/9/1973.

##### **Imposte e tasse indirette**

La posta di L. 3.394 milioni è relativa a tributi locali, imposte di registrazione contratti, imposte di bollo e tasse di concessioni governative.

##### **Altre spese**

Ammontano a L. 24.060 milioni e riguardano principalmente spese assistenziali nei confronti dei dipendenti, quote associative ad Enti di categoria e diversi.

#### **ONERI FINANZIARI**

##### **Interessi sui debiti verso Aziende ed Istituti di Credito**

L. 47.227 milioni

Si suddividono in:

Breve termine	7.502
Medio e lungo termine	39.725

##### **Sconti e altri oneri finanziari**

L. 73.977 milioni

Comprendono:

Spese conseguenti alle vendite rateali a mezzo Società SAVA	40.996
Perdite su cambi	30.603
Commissioni e spese bancarie	2.064
Spese diverse	314

#### **ONERI STRAORDINARI**

**Le perdite su beni del Capitale Fisso** di L. 7.204 milioni derivano da dismissioni di beni.

**Le sopravvenienze passive** ammontano a L. 5.088 milioni e sono principalmente riferite a maggiori liquidazioni su accertamenti derivanti dall'apporto.

#### **IMPOSTE DIRETTE**

L'accantonamento di L. 300 milioni è relativo alla sola ILOR sui redditi dei fabbricati civili soggetti a tassazione separata in base alle norme fiscali vigenti.

## **Conto dei Profitti e delle Perdite**

## **RICAVI PER CESSIONI DI BENI E PER PRESTAZIONI DI SERVIZI**

Sono rappresentati come segue  
(in milioni di lire):

### **Ricavi per cessioni di beni**

Autovetture e veicoli commerciali	4.956.311
Ricambi di autoveicoli	297.862
Motori, componenti ed accessori autoveicoli	220.295
Attività complementari e altre	65.746
Componenti ed accessori per veicoli industriali	10.250
Attrezzature	17.049
Combustibili solidi, liquidi, gassosi	6.837

**5.574.350**

### **Ricavi per prestazioni di servizi**

Royalties, progettazione, consulenza ed assistenza tecnica	47.520
Servizi resi alla clientela	67.510
Rivalse e spese di trasporto	88.006
Prestazioni di personale	5.965
Prestazioni diverse	27.038
Lavori in conto Terzi	1.003
Prestazioni per assistenza amministrativo-contabile, fiscale, societaria ed in materia finanziaria	2.223
Prestazioni relative al settore informatica	2.860
Prestazioni per pubblicità e relazioni pubbliche	4.692
Ricuperi da Fiat S.p.A. delle spese per modifiche al prodotto	7.970
Altre prestazioni	8.290

**236.039**

### **Incrementi degli impianti e di altri beni per lavori interni**

rappresentano investimenti in immobilizzazioni (milioni di lire):

Beni materiali	40.066
Beni immateriali	1.122

**41.188**

### **Altri proventi di esercizio**

Assommano a complessive L. 20.669 milioni rappresentati sostanzialmente da:

Rimborsi dazio e diritti doganali all'esportazione	14.475
Contributi in conto capitale su mutui IMI	2.597
Contributi per acquisto di beni strumentali (maggiore detrazione IVA Art. 18 legge 675 del 12/2/77)	1.168

## **PROVENTI FINANZIARI**

### **Dividendi delle partecipazioni**

Sono così determinati (in milioni di lire):

percepiti	
Autogestioni S.p.A.	150
Ferrari S.p.A.	30
e deliberati ma non ancora percepiti	
Fiat Auto International Holding B.V.	16.112
Hertz Italiana S.p.A.	210

**16.502**

### **Altri proventi finanziari**

Sono così motivati (in milioni di lire):

Interessi su rateazioni relative alle vendite tramite commissionaria SAVA	58.245
Utile su cambi	17.055
Diversi	1.779

**77.079**

## **PROVENTI STRAORDINARI**

### **Sopravvenienze attive**

Sono costituite dalle seguenti voci (milioni di lire):

Insussistenza di costi ed oneri su liquidazione accertamenti	4.228
Prelievo dal fondo rischi su crediti a seguito avvenuto incasso di crediti di dubbio realizzo	2.486
Diverse	1.411

**8.125**



## Relazione del Collegio Sindacale

Signori Azionisti,

Il Consiglio di Amministrazione Vi illustra, nella sua relazione, l'andamento del primo esercizio sociale, caratterizzato dal ricevimento, in apporto, dei settori « auto » della Fiat e della Lancia, dalla prosecuzione — su basi organizzative, gestionali e giuridiche autonome — delle attività Fiat-Lancia in campo automobilistico, e dalla conseguente assunzione di connotazioni di Capo Gruppo.

La difficile situazione, generale e specifica del settore, ha purtroppo comportato elementi di rigidità tali da determinare negativamente i risultati.

Il bilancio al 31 dicembre 1979 — che Vi viene sottoposto — chiude con la perdita di L. 97.200.443.915.

Le verifiche effettuate e gli assidui contatti con la società, consentono di assicurarVi che l'amministrazione si è svolta correttamente, nell'ambito delle finalità sociali.

Le voci — patrimoniali ed economiche — del bilancio riflettono le scritture contabili, le valutazioni sono effettuate con criteri aderenti alle prescrizioni di legge, civili e fiscali, e gli stanziamenti ed accantonamenti risultano adeguati.

I beni strumentali provenienti dai conferimenti Fiat e Lancia sono esposti ai valori di apporto. Gli investimenti dell'esercizio al costo, aumentato degli oneri accessori.

Sul capitale fisso sono stati stanziati ammortamenti per L. 220.429 milioni — pari a circa il 9,8 per cento del valore globale dei cespiti, inclusi investimenti — applicando aliquote ritenute adeguate al deperimento fisico e all'obsolescenza tecnica, contenute nei limiti fiscalmente ammessi, dimezzate per gli investimenti attivati nell'esercizio.

I marchi e i brevetti sono stati ammortizzati, con imputazione diretta, in ragione del 20 per cento. Le spese di ricerca diminuite dei ricuperi, ed aumentate delle valorizzazioni, costituiscono una utilità futura alla quale verrà correlato il relativo ammortamento.

Le partecipazioni sono esposte al valore di apporto da Fiat o di costo, ed i titoli a reddito fisso al prezzo di acquisizione allineato, per quelli quotati in borsa, alla media dei prezzi di compenso dell'ultimo trimestre 1979, se inferiore.

La valutazione dei magazzini soddisfa il criterio del minore tra il prezzo di acquisto o

di costo, e quello desunto dall'andamento del mercato.

I costi pluriennali — comprendenti gli oneri di costituzione della società e di apporto, disaggi su mutui, costi ad utilità ripetuta su ristrutturazione del processo produttivo, e indennità pregresse conseguenti al rinnovo del contratto di lavoro — sono evidenziati al netto del relativo ammortamento.

I crediti sono fronteggiati da un fondo di oltre L. 15 miliardi, stimato adeguato al rischio di eventuali insolvenze.

I fondi rischi ed oneri futuri, indennità anzianità personale dipendente, imposte, sono allineati ai prevedibili impegni.

I ratei e risconti sono stati conteggiati, d'intesa con noi, assumendo il criterio della competenza temporale, per attribuire all'esercizio proventi ed oneri di competenza.

Concludiamo pertanto esprimendo parere favorevole al bilancio.

2 Maggio 1980

I Sindaci:

(Avv. Federico Gamna)  
(Dott. Giuseppe Arnulfo)  
(Dott. Dario Miaja)

## Cariche sociali

A seguito delle deliberazioni assunte dall'Assemblea degli Azionisti, tenuta il 21 maggio 1980, gli organi sociali sono così formati:

### Consiglio di Amministrazione:

*Presidente:* Umberto Agnelli,\*

*Vice presidente:* Cesare Romiti,\*

*Amministratore Delegato e Direttore generale:* Vittorio Ghidella,\*

*Consiglieri:* Giovanni Agnelli, Carlo Chiomenti, Giorgio Garuzzo, Ferdinando Palazzo, Marco Pittaluga, Jacques Vandamme, Gian Carlo Vezzalini.

### Collegio Sindacale

*Sindaci effettivi:* Federico Gamna (Presidente), Giuseppe Arnulfo, Dario Miaja.

*Sindaci supplenti:* Gerolamo Campanini, Alessandro Richieri.

(\*) Membro del Comitato Esecutivo







